Nations Unies S/PV.3683



Conseil de sécurité

Provisoire

Cinquante et unième année

3683e séance

Vendredi 26 juillet 1996, à 15 heures

New York

Président :	M. Dejammet	(France)
Membres :	Allemagne	M. Eitel
	Botswana	M. Legwaila
	Chili	M. Somavía
	Chine	M. Qin Huasun
	Égypte	M. Elaraby
	États-Unis d'Amérique	Mme Albright
	Fédération de Russie	M. Gorelik
	Guinée-Bissau	M. Queta
	Honduras	M. Martínez Blanco
	Indonésie	M. Wibisono
	Italie	M. Ferrarin
	Pologne	M. Włosowicz
	République de Corée	M. Choi
	Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord	Sir John Weston

Ordre du jour

Destruction en vol, le 24 février 1996, de deux appareils civils

Note du Secrétaire général (S/1996/509)

96-86053 (F)



La séance est ouverte à 15 h 25.

Adoption de l'ordre du jour

L'ordre du jour est adopté.

Destruction en vol, le 24 février 1996, de deux appareils civils

Note du Secrétaire général (S/1996/509)

Le Président : Je voudrais informer les membres du Conseil que j'ai reçu des représentants de la Colombie, de Cuba, de la République démocratique populaire lao et du Viet Nam des lettres dans lesquelles ils demandent à être invités à participer au débat sur le point inscrit à l'ordre du jour du Conseil. Suivant la pratique habituelle, je propose, avec l'assentiment du Conseil, d'inviter ces représentants à participer au débat sans droit de vote, conformément aux dispositions pertinentes de la Charte et à l'article 37 du règlement intérieur provisoire du Conseil.

En l'absence d'objection, il en est ainsi décidé.

Sur l'invitation du Président, M. Alarcón de Quesada (Cuba) prend place à la table du Conseil; M. García (Colombie), M. Kittikhoun (République démocratique populaire lao) et M. Ngo Quang Xuan (Viet Nam) occupent les sièges qui leur sont réservés sur le côté de la salle du Conseil.

Le Président : Le Conseil de sécurité va maintenant aborder l'examen de la question inscrite à son ordre du jour. Le Conseil se réunit conformément à l'accord auquel il est parvenu lors de ses consultations préalables.

Les membres du Conseil sont saisis de la note du Secrétaire général datée du 1er juillet 1996 (S/1996/509), transmettant une lettre datée du 28 juin 1996, adressée au Secrétaire général par le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Les membres du Conseil sont également saisis du document S/1996/596, qui contient le texte d'un projet de résolution présenté par les États-Unis.

Je voudrais appeler l'attention des membres du Conseil sur les documents suivants : S/1996/152, lettre datée du 1er mars 1996, adressée au Président du Conseil de sécurité par le Représentant permanent de Cuba auprès de l'Organisation des Nations Unies; et S/1996/154, 370, 448, 449, 458, 470, 498, 499, 520, 525, 532, 570 et 577, qui contiennent des lettres datées du 1er mars, du 22 mai, des 18, 21, 25 et 28 juin, des 2, 3, 4, 16 et 17 juillet 1996, respectivement, adressées au Secrétaire général par le Représentant permanent de Cuba auprès de l'Organisation des Nations Unies.

Mme Albright (États-Unis d'Amérique) (*interprétation de l'anglais*) : Nous sommes réunis aujourd'hui pour examiner une question qui préoccupe profondément mon pays, les membres du Conseil et tous ceux qui s'inquiètent de la sécurité des personnes qui utilisent l'aviation civile de par le monde.

La question dont nous sommes saisis n'est pas un procès engagé par les États-Unis contre Cuba. Elle ne demande pas aux membres du Conseil d'émettre un jugement sur le caractère répressif du Gouvernement cubain ou de déterminer qui a tort et qui raison depuis 35 ans dans les relations entre les États-Unis et Cuba. Le projet de résolution traite plutôt de la question fondamentale du droit international et du respect ou du non-respect des normes internationales.

C'est pour cette raison que le projet de résolution condamne la destruction lâche, commise de sang froid par Cuba le 24 février, de deux aéronefs civils non armés appartenant à l'opération Frères du secours et déclare que cette destruction est une violation du droit international. Le projet de résolution exprime également sa profonde sympathie et ses profondes condoléances aux familles des victimes. Je remercie mes collègues qui ont rencontré les membres des familles de ceux qui ont été tués le 24 février et qui sont mieux à même d'apprécier la dimension humaine de cette tragédie. Le projet de résolution exige également que tous les pays, y compris notamment Cuba, respectent à l'avenir la réglementation de l'aviation civile internationale.

Il y a quelques mois, à la suite de ces destructions, des représentants des États-Unis et de Cuba, chacun de leur côté, ont présenté une version des événements qui ont eu lieu le 24 février. Ces récits diffèrent sur des points importants. Pour résoudre ces divergences, chaque gouvernement s'est engagé à coopérer pleinement à une enquête menée par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). L'engagement impliquait pour les deux parties l'obligation d'accepter les résultats de cette enquête. Les États-Unis acceptent les résultats de cette enquête. En fait, nous croyons qu'ils relatent les faits avec exactitude.

Ces faits sont clairs. Les militaires cubains ont tout d'abord identifié ces deux Cessna non armés comme étant des aéronefs civils et ensuite, en toute connaissance de

cause et intentionnellement, ils les ont détruits à l'aide de missiles air-air. Les Cubains ne se sont pas conformés aux normes de l'OACI ni aux propres procédures qu'ils ont publiées pour intercepter l'aéronef. Les Cubains n'ont pas essayé d'établir de contact radio avec l'un ou l'autre des aéronefs et ils n'ont pas non plus intimé aux aéronefs l'ordre d'atterrir en un endroit désigné. Enfin, selon les estimations de position les plus fiables, les aéronefs ont été détruits à environ 9 à 10 miles de l'espace aérien cubain.

Par ses actions, Cuba a violé le principe du droit international coutumier selon lequel les États doivent s'abstenir de recourir à l'emploi des armes contre des aéronefs civils en vol — principe qui s'applique lorsque l'aéronef se trouve dans l'espace aérien national ou international. Cuba a violé le principe de l'OACI selon lequel ce n'est qu'en dernier ressort que l'on peut intercepter des aéronefs civils. Cuba n'a pas suivi les procédures d'avertissement appropriées. Et, comme l'OACI l'a noté dans sa propre résolution du 27 juin, en abattant quatre de mes concitoyens — Pablo Morales, Carlos Costa, Mario de la Peña et Armando Alejandre — Cuba a fait fi des considérations les plus élémentaires d'humanité.

Bien que le projet de résolution dont nous sommes saisis aujourd'hui soit motivé par une tragédie qui s'est produite il y a cinq mois, c'est pour l'avenir qu'il offre le plus grand intérêt. La mission première du Conseil est de maintenir la paix et la sécurité internationales. Le projet de résolution sert cet objectif en demandant à tous les pays de s'abstenir de détruire des aéronefs civils, en violation des normes juridiques internationales.

Mais le Gouvernement cubain refuse toujours de reconnaître le caractère illégal de ses actes commis le 24 février. Il n'a pas exprimé de regret à la suite du décès des quatre hommes qui ont été tués ni manifesté de sympathie devant le sentiment de perte irremplaçable ressenti par leurs familles. Et il continue de menacer de détruire à nouveau des aéronefs civils.

Très franchement, la position de Cuba est cynique et méprisable. Ils détruisent des aéronefs civils et ensuite blâment les victimes. Ils demandent une enquête et ensuite blâment les enquêteurs. Ce sont eux les agresseurs dans ce cas, et pourtant ils prétendent qu'ils sont persécutés. Ils ne sont logiques que dans leur refus d'admettre la vérité et dans leur détermination à mentir au monde encore et toujours.

À l'évidence, le Gouvernement cubain n'a pas honoré son obligation et n'a pas accepté de respecter la Convention de Chicago et le droit international coutumier, qui énoncent les normes de comportement international régissant l'aviation civile. Par contre, mon gouvernement assume ses responsabilités — tant en général que pour ce qui est du contrôle des aéronefs américains.

Bien avant le 24 février, nous avons publié des avertissements et des avis, demandant instamment aux pilotes américains de ne pas pénétrer dans l'espace aérien cubain sans autorisation. Lorsque le pilote d'un aéronef civil immatriculé aux États-Unis a survolé La Havane en juillet dernier, nous avons pris des dispositions pour suspendre sa licence de pilote.

Nous avons constamment demandé au Gouvernement cubain des informations concernant des prétendues intrusions dans son espace aérien et nous avons tenu Cuba informée de nos actions. Et Cuba a reconnu par le passé nos efforts et notre coopération à cet égard.

Comme je l'ai dit au début de mon intervention, ce n'est pas un procès intenté par les États-Unis contre Cuba. Les peuples de tous les pays sont vulnérables aux actes illégaux, qu'il s'agisse d'actes de terrorisme ou d'actes commis intentionnellement par des gouvernements en violation du droit international. L'objectif même du Conseil de sécurité est d'aider à protéger les peuples de tous les pays contre de tels actes. Nous sommes ici pour protéger la paix et la sécurité internationales.

Pour ma part, ce que les militaires cubains ont fait le 24 février était un crime — et aucune excuse, aucune explication ni aucune accusation du Gouvernement cubain ne peut modifier ce jugement. Si nous permettons que de tels actes se produisent sans les condamner, nous manquerions à nos obligations à l'égard de la communauté internationale. Si nous restons silencieux face à la menace continue de Cuba de détruire des aéronefs civils en vol, nous encouragerions la répétition de cette tragédie. Si nous n'insistons pas pour que tous les pays respectent leurs obligations relatives à l'aviation civile, nous mettrions en danger la vie de toutes les personnes qui voyagent par voie aérienne.

Ces dernières semaines, nous avons vu et entendu beaucoup de choses quant à la détresse que peut causer la perte d'un être cher dans une catastrophe aérienne. Dans certains cas, nous savons que la tragédie est provoquée par des avaries mécaniques auxquelles nous pouvons remédier. Dans d'autres cas, nous ne connaissons pas la cause et nous ne pouvons pas faire grand-chose. Dans le cas présent, nous connaissons la cause et nous savons que le remède consiste à accepter et à respecter la primauté du droit.

C’est tout ce que nous exigeons de Cuba. Et c’est cette norme que nous devons toujours exiger de chacun et de nous-mêmes.

Le Président : L’orateur suivant est le Président de l’Assemblée nationale du pouvoir populaire de la République de Cuba, S. E. M. Ricardo Alarcón de Quesada, auquel je donne la parole.

M. Alarcón de Quesada (Cuba) (*interprétation de l’espagnol*) : Monsieur le Président, permettez-moi de vous dire combien je suis heureux de vous voir présider les travaux du Conseil ce mois-ci. Je vous remercie de vos paroles de bienvenue et de la courtoisie que vous m’avez témoignée au cours des jours où nous avons préparé ensemble cette séance du Conseil de sécurité.

Je voudrais exprimer mes remerciements et ma reconnaissance à votre prédécesseur, l’Ambassadeur Elaraby, envers lequel j’ai une dette de reconnaissance, compte tenu de la coopération qu’il m’a apportée au cours du mois dernier.

C’est également un après-midi de juillet, selon l’histoire, une journée plus chaude que celle d’aujourd’hui, que la petite Alice a entendu la sommation catégorique, inexplicable de la Reine.

(*L’orateur poursuit en anglais)*

> «Non, non, dit la Reine. La sentence d’abord, le verdict ensuite.» (*Carroll*, Alice au pays des merveilles, *chapitre XII*)

(*L’orateur reprend en espagnol)*

Ce message a dominé les tentatives imposées à la communauté internationale par les États-Unis d’Amérique depuis février dernier pour manipuler l’information, falsifier les données, rendre pratiquement impossible, ou du moins aussi difficile que possible, l’analyse de l’incident du 24 février et des conditions et des circonstances qui l’ont provoqué. Tout cet effort s’est accompagné d’une campagne de publicité intensive qui visait à condamner a priori tout en s’évertuant à éviter que la vérité n’apparaisse.

Avec tout le respect que je dois aux membres de cet organe et à tous les représentants de cette Organisation qui ne sont pas membres du Conseil, mais auxquels ce Conseil doit rendre compte, je voudrais apporter quelques précisions. Dans l’esprit de «la sentence d’abord et du verdict ensuite», le Conseil a été convoqué à la hâte, en février. Une déclaration présidentielle a été adoptée dans laquelle, il était demandé, en substance, que l’Organisation de l’aviation civile internationale (OACI) fasse une enquête sur cet incident et présente ses conclusions au Conseil, ce dernier s’engageant à les étudier sans délai.

Le Conseil de l’OACI s’est réuni à Montréal le 6 mars et a adopté une résolution recommandant de charger son Secrétaire général d’engager une enquête et de lui faire rapport 60 jours plus tard. Après 60 jours, c’est-à-dire le 6 mai 1996, le Conseil de l’OACI a dû se réunir pour examiner un rapport provisoire sur les progrès de l’enquête relative à la destruction de deux aéronefs civils privés immatriculés aux États-Unis et abattus par des aéronefs militaires cubains le 24 février 1996. Dans ce rapport, il est dit que le 19 mars, c’est-à-dire 13 jours après l’adoption par le Conseil de l’OACI de la résolution concernant l’enquête, celui-ci avait transmis une communication semblable au Gouvernement des États-Unis d’Amérique et au Gouvernement de la République de Cuba, accompagnée d’une liste de données qu’il voulait que lui fournissent les autorités compétentes, des actions qu’il souhaitait entreprendre soit aux États-Unis soit à Cuba, en vue de la préparation de son rapport. Dans la même communication, il sollicitait les autorisations pertinentes pour se rendre dans les deux pays en vue de procéder à l’exécution de sa tâche.

La République de Cuba a répondu immédiatement à cette communication invitant l’équipe d’enquête de l’OACI à se rendre sur le territoire national de Cuba dès que cette équipe le souhaiterait. L’équipe est arrivée à La Havane cinq jours après l’envoi de cette communication, c’est-à-dire le 24 mars de cette année.

Le rapport provisoire relate qu’à la date du 30 mars 1996, les autorités cubaines avaient satisfait à toutes les demandes formulées par l’équipe. Suit une énumération de toutes les demandes qui avaient été faites et dont Cuba s’était pleinement acquitté le 30 mars de cette année. Le rapport préliminaire relate également que par la suite l’équipe d’enquête s’est rendue à Washington entre les 2 et 4 avril. Elle est revenue à Montréal, puis est retournée aux États-Unis, cette fois à Miami, en Floride où elle a séjourné du 14 au 19 avril. Les enquêteurs ne disent nulle part dans le rapport, et ils ne pourraient pas le dire, qu’il avait été satisfait en tout ou en partie aux demandes, qui comme pour Cuba, avaient été adressées au Gouvernement des États-Unis.

Le rapport préliminaire indique autre chose, et je vais lire le paragraphe 3.2.4, page 4, du rapport provisoire en date du 6 mai. Il y est dit que l’on a mené à bien de nou-

veaux contacts, de nouveaux pourparlers sur la remise entre autres des informations suivantes — je ne vais pas lire textuellement tout ce qui manque, il y en a pratiquement une page. Je vais simplement souligner les grands points auxquels les États-Unis n'avaient pas encore répondu à la date du 19 avril : les transcriptions des communications entre le contrôle au sol et les aéronefs intercepteurs. Le 6 mai, l'OACI a dit qu'elle attendait que les États-Unis remettent ces documents. Notre délégation a permis à tous ceux qui le souhaitaient, de voir, entre autres choses, un exemplaire de cette transcription que la Mission permanente des États-Unis auprès de l'Organisation des Nations Unies avait distribuée ici, à New York, dans ce bâtiment, à la presse de ce pays le 27 février. Toutefois, le 6 mai, ces mêmes données n'avaient pas été remises aux enquêteurs de l'OACI. Nous pourrons, ensuite, en examiner les raisons.

Pour continuer le récit de ce que les États-Unis devaient communiquer : les données radar du Centre de coordination du Service des douanes des États-Unis; les données radar de l'incident enregistrées par le Centre d'opérations régionales des Caraïbes (CARIBROC) dans le sud de la Floride; les données radar du Centre de contrôle du transit aérien en route (ARTCC) de Miami et des installations de la force aérienne de Floride; les données radar enregistrées par le contrôle du transit aérien de la marine des États-Unis à Key West; le plot radar d'un avion qui se déplaçait au nord du 24e parallèle ce jour-là, et des informations sur le respect des mesures adoptées suite aux incursions précédentes dans l'espace aérien cubain.

Comme les membres peuvent le constater, l'OACI s'était donné un délai pour recevoir et examiner le rapport de l'enquête, mais à l'expiration de cette date, elle a dû indiquer qu'elle n'avait pas encore reçu de la part des États-Unis ni les transcriptions des communications radio, ni aucune des données radar, ni aucune information concernant les mesures adoptées s'agissant des violations précédentes de l'espace aérien cubain, bien que l'on ait dit et répété qu'on avait pris je ne sais quelles mesures avant le 24 février.

Au vu de cette situation, le Conseil de l'OACI a donc dû, le 6 mai, accepter de prolonger la période consacrée à l'enquête d'un mois supplémentaire et il a demandé à son équipe de poursuivre son travail, c'est-à-dire de continuer à attendre que les États-Unis veuillent bien lui communiquer les éléments de base, qui, l'on suppose, devaient exister depuis le mois de février, en conséquence de quoi le Conseil de l'OACI a dû reporter sa réunion au 6 juin. Le 6 juin, la seule chose que le Conseil a pu faire a été de repousser à nouveau l'examen du rapport qui n'était pas encore achevé car l'OACI n'avait toujours pas reçu toutes les informations qu'elle attendait de la part des États-Unis. Le Conseil a donc dû reporter cet examen à la dernière semaine de sa session qui avait dû être prolongée d'une semaine supplémentaire pour faire face à la situation, pour voir si en fin de compte, l'OACI pouvait compter sur la coopération des États-Unis. Et effectivement, c'est la veille précisément de la clôture de la dernière session du Conseil de l'OACI, que ce dernier a pu enfin terminer la tâche qui lui avait été confiée par le Conseil, à savoir examiner cet incident et en faire rapport.

Un fait curieux s'est produit. S'il est vrai que le Conseil de l'OACI s'est réuni le 26 juin, bon nombre des membres du Conseil de sécurité ont probablement pu lire dans certains journaux américains, dès le 20 juin, ce que les États-Unis avaient décidé que seraient les conclusions de l'examen auquel le Conseil procéderait lorsqu'il recevrait le rapport qui n'était pas encore en sa possession. Et de fait, le jeudi 20 juin, le Sous-Secrétaire d'État américain en personne, intervenant depuis ni plus ni moins que la Maison Blanche, distribuait à ceux qui souhaitaient l'obtenir un texte supposé être le rapport final de l'équipe d'enquête — que personne n'avait encore reçu à Montréal — et il indiquait à la presse par anticipation ce que serait, à son avis, la décision des Nations Unies :

(*L'orateur poursuit en anglais*)

«La sentence d'abord, le verdict ensuite.»

(*Il reprend en espagnol*)

Les membres du Conseil de l'OACI ont finalement reçu à la fin de la semaine le rapport de l'équipe d'enquête et ont pu avoir une discussion les 26 et 27 juin, à l'issue de laquelle ils ont décidé d'envoyer au Conseil de sécurité la résolution qui est le résultat d'une discussion entre les membres de cette institution spécialisée des Nations Unies. Le Conseil de l'OACI refusa non sans raison d'entériner le rapport de l'équipe d'enquête. Ce refus n'était pas une coïncidence. Le Conseil de l'OACI s'est contenté de transmettre le rapport au Conseil de sécurité — organe principal des Nations Unies — en tant que ce que le Président du Conseil de l'OACI définissait comme l'avis collectif des États membres du Conseil de l'OACI, tel que reflété dans la résolution transmise au Conseil de sécurité et qui ne figure dans aucun autre document.

Mais, comme un bon nombre d'États Membres de l'ONU — bien que non membres du Conseil de sécurité ni du Conseil de l'OACI — souhaiteraient peut-être connaître

les raisons pour lesquelles l'enquête a évolué de cette manière, pourquoi l'on a présenté de la sorte le rapport au Conseil de l'OACI et pourquoi ce Conseil a abouti à la décision que j'ai déjà évoquée, je voudrais parler de certains points essentiels liés aux supposées données prétendument démontrées et qui sont mentionnées au début de cette séance.

J'invite les membres du Conseil de sécurité à examiner la page 78 du rapport de l'équipe d'enquête. Ils pourront voir comment les membres de cette équipe expliquent la façon dont ils ont analysé la question de l'endroit de l'incident ainsi que les éléments utilisés pour calculer ou estimer la position de cet endroit. Au paragraphe 2.3.7.3, ils expliquent qu'ils y aboutissent en combinant

> «l'enregistrement des communications fourni par les États-Unis,» (*S/1996/509, annexe, appendice B*)

divulgué en février mais dissimulé jusqu'en mai,

> «en particulier la référence à un gros navire de passagers et à un bateau de pêche». (*Ibid.*)
>
> Les enquêteurs ajoutent que ces trois éléments
>
> «appuyaient le point de vue selon lequel les avions avaient été abattus à proximité de ces navires». (*Ibid.*)
>
> Au paragraphe suivant, ils indiquent que :
>
> «les témoignages oculaires obtenus de personnes à bord du *Majesty of the Seas* et du *Tri-Liner* s'appuyaient mutuellement»

et que

> «la position du *Tri-Liner* par rapport au *Majesty of the Seas* ainsi que les emplacements des destructions estimés par déduction pouvaient donc être considérés comme étant les estimations de position les plus fiables». (*par. 2.3.7.4*)

Trois éléments essentiels — les communications radio; les témoignages de personnes se trouvant à bord de navires, ou plus exactement à bord du *Majesty of the Seas*, et d'un supposé bateau de pêche se trouvant prétendument dans la zone; et la combinaison, la relation réciproque entre l'emplacement de ces deux navires et les communications radio permettraient de faire l'estimation la plus fiable. Je voudrais mentionner quelques questions importantes concernant ces trois éléments. Comme je l'ai dit, nous sommes en train de distribuer un document qui a été distribué par la Mission permanente des États-Unis auprès de l'Organisation des Nations Unies le 27 février, ici à New York, dans ce bâtiment des Nations Unies, et qui portait une mise en garde sur chaque page du document :

> (*L'orateur s'exprime en anglais*)
>
> «Ceci est la version faisant foi de ces enregistrements à la date du 27 février 1996, à midi. Détruire toute autre version.»
>
> (*Il poursuit en espagnol*)

Peut-être cette version a-t-elle elle aussi été détruite, car il suffit de regarder le rapport de l'OACI pour voir que ce qui a été soumis à l'OACI n'est qu'une transcription, tout aussi officielle — supposons-nous — que celle fournie précédemment par les États-Unis, mais dans laquelle il manque six minutes. Les six premières minutes des communications radio, qui apparaissent dans le document de février, ont disparu en mai lorsqu'enfin on a généreusement remis ces informations à l'équipe chargée de l'enquête. Il se trouve que c'est pendant ces six minutes que sont données la position des aéronefs qui ont pénétré dans l'espace aérien cubain et la position du bateau *Majesty of the Seas*.

Il est fait mention de témoignages oculaires de personnes à bord du *Majesty of the Seas* et du *Tri-Liner*. J'invite les membres du Conseil à examiner avec soin le texte du rapport. Il serait en effet extrêmement utile d'examiner le texte des minutes de la réunion du Conseil de l'OACI où l'on a étudié en détail les données sur lesquelles je vais maintenant revenir. Nulle part — ni dans le rapport préliminaire du mois de mai, ni dans le rapport final de juin — il n'est fait allusion au fait que l'équipe chargée de l'enquête avait directement et personnellement interrogé le moindre témoin sur les navires en question : le *Majesty of the Seas* ou le prétendu bateau de pêche américain soi-disant appelé *Tri-Liner*. Les enquêteurs ont indiqué que lorsqu'ils se sont rendus à Miami en avril, ils avaient eu des contacts avec les personnes qui se trouvaient à bord de l'un des aéronefs impliqués dans l'incident. À la réunion du Conseil de l'OACI, M. Frostell, le chef de l'équipe d'enquête désignée par le Secrétariat, a précisé que les enquêteurs n'avaient parlé à aucun membre de l'équipage du *Tri-Liner* et qu'ils ne s'étaient pas rendus à bord de ce bateau.

En conséquence, l'existence même du bateau de pêche soi-disant appelé *Tri-Liner* n'a pas été prouvée. Or, dans les passages que j'ai mentionnés il y a quelques instants, le rapport se sert des versions des soi-disant témoins oculaires

à bord du bateau de pêche pour donner sa position par rapport au *Majesty of the Seas* — dont personne ne nie l'existence — afin de tenter de déterminer l'endroit où les appareils ont été abattus.

Pour rendre les choses plus évidentes encore — puisque la situation à laquelle est confrontée l'équipe d'enquête est on ne peut plus discutable à en juger par cette partie du rapport et de ses conclusions — les enquêteurs précisent qu'ils ne sont pas en mesure de déterminer l'emplacement du *Majesty of the Seas*.

Pour ce qui est de l'enregistrement des communications, je voudrais signaler quelque chose qui figure dans le rapport et dont on a abondamment parlé à la réunion du Conseil de l'OACI : le mystère de ce document qui, loin de s'éclaircir grâce aux efforts des enquêteurs, est devenu de plus en plus compliqué au fur et à mesure de l'enquête. Je veux parler de la version de février. Ce que j'appelle la version de mai de l'enregistrement n'a en fait pas été remise par les États-Unis au secrétariat de l'OACI. Ils disent clairement qu'en mai il a été possible d'entendre ce que les États-Unis disaient être l'enregistrement de ces communications radio, qui ont par la suite été transcrites. La transcription prouve à l'évidence la différence par rapport à ce qui avait été transcrit auparavant et publié en février : six minutes ont été enlevées, sans parler des quelques différences de moindre importance entre les deux versions américaines.

En ce qui concerne Cuba, le rapport indique qu'au 30 mars Cuba avait transmis, non seulement toutes ses données radar, mais aussi ses communications radio. Nous avions aussi fait en sorte que les enquêteurs puissent interroger tous les témoins qu'ils souhaitaient entendre et nous avions remis la bande originale sur laquelle la partie cubaine avait enregistré ses communications radio. En outre, nous avions remis le matériel utilisé pour l'enregistrement de ces bandes.

Nous sommes maintenant au mois de juillet. L'enquête de l'OACI est terminée; les discussions de Montréal sont achevées; l'examen de la question par le Conseil de sécurité est sur le point de prendre fin; et l'équipe d'enquête de l'OACI ne peut revenir sur ce qu'elle a dit à Montréal et qui figure dans le rapport, à savoir que des États-Unis elle n'a entendu qu'une cassette, qui lui a été remise dans un magnétophone et qu'elle a écoutée en présence de représentants du Gouvernement des États-Unis dont le rapport dit qu'ils avaient la garde de cette cassette. Si nous prenons en compte que, comme le disent eux-mêmes les Américains, ce qu'on leur a permis d'entendre en mai était de toute évidence différent de ce qui existait en février, six minutes manquant à la transcription, je ne vois pas pourquoi, dans ces conditions, on accepterait d'autres parties de la version que seuls les enquêteurs ont pu entendre et dont la bande originale n'a jamais été remise par le Gouvernement des États-Unis.

Voilà ce qu'il en est des communications radio. En ce qui concerne les témoins, j'ai déjà dit ce que le rapport reconnaît lui-même. Pour ce qui est des données radar, la situation n'est pas moins intéressante : deux mois après l'incident, les autorités américaines n'étaient toujours pas en mesure de transmettre la moindre donnée radar, alors que — comme le rapport lui-même l'indique — un jour à l'avance — soit le 23 février, les autorités américaines ont été averties que le 24 février il y aurait un ou plusieurs vols devant être dûment enregistrés et suivis par toutes les installations radar.

Il est dit au paragraphe 2.2.2 du rapport qu'au début de l'après-midi du 13 février — soit 11 jours auparavant — le Bureau des affaires cubaines du Département d'État a contacté le Bureau de l'aviation internationale de la FAA et l'a informé que quelque chose pourrait se produire en liaison avec ces vols et qu'il fallait rester vigilant. Le paragraphe suivant précise que le 23 février, les divers centres de contrôle des communications des États-Unis ont reçu des instructions, des avertissements, des autorités signalant que certains des vols qui allaient être effectués le jour suivant devraient être correctement documentés.

Malgré cela, aucune de ces installations n'a été en mesure de fournir des données, quelles qu'elles soient, pour le 19 avril, lorsque l'équipe d'enquête s'est rendue aux États-Unis. Et selon le rapport, des réunions se tenaient encore à Montréal, le 21 mai, entre les représentants du Gouvernement des États-Unis et l'équipe d'enquête pour voir si cette dernière pourrait enfin obtenir qu'on lui remette les données qui manquaient encore. Les membres du Conseil peuvent parcourir l'introduction du rapport et y lire — et je citerai ce paragraphe textuellement :

> «Des renseignements supplémentaires ont été demandés, et communiqués le 21 mai 1996 par les autorités américaines au sujet de la mission de l'aéronef P-3 Orion, et des données radar provenant de la station aéronavale de Key West, du CARIBROC et du secteur SEAD de la NORAD.» (*S/1996/509, annexe, appendice B, par. 12*)

Le rapport poursuit en expliquant ce qui a été exactement présenté concernant les données radar de la station

aéronavale de Key West. Les renseignements fournis se limitaient à une information : le 21 mai, on apprend que l'installation de Key West avait effacé ses données radar, les avaient éliminées, et que cela s'était produit 15 jours après l'incident, vers le 6 mars, soit presque immédiatement après que le personnel de l'installation fut informé qu'une enquête allait avoir lieu et que quelqu'un viendrait s'enquérir de ces données spécifiques. Je ne comprends pas pourquoi il a fallu attendre le 21 mai pour que soit transmise à l'équipe d'enquête une information aussi cruciale que l'élimination de données.

Les Américains devraient expliquer le niveau de rigueur et de sérieux à l'oeuvre dans le travail de leurs agences fédérales, car après avoir été prévenues par Washington qu'elles devaient enregistrer un vol car il était susceptible d'être impliqué dans un incident, et après que l'incident s'est produit, il se trouve que justement l'installation la plus proche du lieu des événements, celle impliquée dans l'incident — car on peut voir dans le rapport que les avions doivent survoler Key West et qu'il se pouvait qu'ils doivent s'y poser à un moment donné —, a tout simplement effacé ses données. En outre, comme le signale également le rapport, aucune donnée radar américaine ne s'est révélée utile pour décrire les dernières minutes de ce vol, c'est-à-dire les dernières minutes de l'incident.

Il ne me semble pas difficile de comprendre la façon dont les États-Unis ont manipulé les données et les informations qu'ils avaient pour obligation de transmettre, la façon dont ils ont manipulé ou dissimulé l'information, la façon dont ils ont altéré les communications radio, la façon dont ils ont entravé la prise de contact des enquêteurs avec les prétendus témoins oculaires qui se trouvaient à bord du prétendu bateau de pêche qui se trouvait soi-disant dans la zone mais que personne n'a vu et avec l'équipage duquel personne n'a parlé — tout cela en fait pour pouvoir prétendre que l'incident s'était produit dans un lieu différent du lieu dans lequel il s'est véritablement produit — autrement dit, pour présenter les choses comme s'il s'agissait d'un acte de destruction intervenu dans les eaux internationales, et non pas, comme c'était le cas, bien à l'intérieur des eaux territoriales de la République de Cuba.

D'autre part, la délégation des États-Unis cherche à insister, dans un même effort pour manipuler et semer la confusion, sur la nature soi-disant civile des aéronefs en question. Il me faut apporter des précisions à cet égard. Je ne pense pas qu'il soit nécessaire de s'étendre sur ce qui pour l'OACI elle-même doit être le critère servant à déterminer la nature civile ou non d'un aéronef. Comme il est dit dans le document du secrétariat de l'OACI, préparé à la demande de son Conseil précisément pour aider à clarifier cette question fondamentale :

> «L'usage des aéronefs en question est l'élément déterminant — je répète : l'usage qui est fait de l'aéronef en question est le critère déterminant — et non pas d'autres facteurs tels que l'immatriculation et la marque de l'avion...».

Autrement dit, la première question à poser est la suivante : quelle fonction remplissaient les aéronefs impliqués dans l'incident du 24 février? Quel était leur usage? Cela doit être défini avant de chercher à leur appliquer les préoccupations légitimes concernant la protection et le développement de l'aviation civile internationale, comme la partie américaine insiste arbitrairement pour le faire. Ni leur usage ni leur mission n'étaient liés au transport de passagers, de courrier ou de marchandises; ils n'avaient rien à voir avec l'aviation civile internationale et beaucoup à voir avec l'infraction des règles de l'aviation civile internationale, avec la mise en danger des milliers d'appareils réellement civils — dont la plupart sont des appareils américains — qui ont le droit d'utiliser cet espace aérien, qui bénéficient de la pleine coopération de Cuba à cet effet et qui devraient bénéficier de l'attention appropriée des autorités américaines.

Ces autorités devraient se préoccuper de la véritable aviation civile et devraient faire en sorte qu'il n'y ait pas d'abus dans ce domaine, car ce sont principalement les appareils des États-Unis qui utilisent cet espace aérien et leurs citoyens qui empruntent ces vols — des centaines de milliers de vols chaque année — tous bénéficiant de l'aide et de la coopération techniques des autorités cubaines. Jamais, au grand jamais, le moindre incident impliquant un aéronef civil des États-Unis ne s'est produit sur les centaines de vols qui chaque jour empruntent ces couloirs aériens reliant Cuba aux États-Unis.

La préoccupation principale du Gouvernement des États-Unis devrait être — particulièrement en cette époque mais également à toute époque — de veiller à ce que rien ne viole, ne mette en danger, n'affecte les communications internationales aériennes véritablement civiles dans cette zone si proche de son territoire.

Voilà pour la mission de ces aéronefs. Mais il y a également ce qui suit. Tous les appareils utilisés par le groupe responsable des vols du 24 février 1996 sont d'un modèle bien précis, le modèle connu sous le nom de Cessna 337. Mais toute personne qui connaîtrait ne serait-ce que superficiellement l'aviation sait que selon les circons-

tances ce modèle d'avion, le Cessna, et aucun autre, a une double nature : civile et militaire. Toute personne intéressée par l'aviation parcourant le *Jane's All the World's Aircraft* qui est une publication assez courante, y trouvera, dans n'importe lequel de ses numéros, la description du Cessna modèle 337, ou O2, s'il est destiné aux forces aériennes des États-Unis. C'est-à-dire qu'il est dénommé Cessna 337 lorsqu'il est utilisé pour le transport de passagers, de fret ou de courrier; et Cessna O2 lorsqu'il est utilisé au Viet Nam ou en Amérique centrale par l'armée américaine. En d'autres termes, il s'agit d'un avion qui a été conçu et mis au point également pour des tâches et des missions de type militaire. Dans tout manuel d'aviation militaire américain, on trouve la même description : encore récemment nulle part on ne parle de l'O2 comme d'un avion civil mais comme l'un des modèles utilisés pour certaines tâches militaires et c'est ainsi qu'ils ont été utilisés par les États-Unis. La mission qu'ils accomplissaient n'avait rien à voir avec l'aviation civile internationale. L'équipement utilisé pouvait selon les circonstances être utilisé à des fins militaires, selon les manuels américains eux-mêmes.

Mais, il y a plus. Il y a de cela trois ans et même auparavant — en 1992 et en 1993 — dans la ville de Miami, un membre du Congrès américain de cet État a organisé une grande campagne demandant au Pentagone de fournir quelques Cessna 337 ou O2 au groupe qui a participé à l'incident du 24 février. Cette dame a été suffisamment active, suffisamment explicite en faisant de nombreuses déclarations et de multiples démarches. Il semble que cela ait été une réussite car le 19 juillet de cette année-là, le *Miami Herald* a publié en première page ce reportage, écrit non pas par n'importe quel journaliste mais par M. David Lawrence, rédacteur en chef du *Miami Herald*.

Que nous raconte M. Lawrence dans cet article? Il a fait un tour avec le groupe appelé Frères du secours qui est le groupe en question. Et comme tout bon journaliste, il accompagne son article de quelques photographies, parmi lesquelles celles de l'avion qu'il a utilisé. Ici, on peut voir de manière très précise qu'il s'agit du N2432S; on voit clairement sur l'aile, quatre lettres, U, S, A, F. C'est-à-dire qu'effectivement cela prouve que non seulement ce type d'avion a été utilisé à des fins militaires, que non seulement comme le déclare cette dame, il en existe plusieurs disponibles dans les aéroports de Floride depuis la fin du conflit en Amérique centrale, mais que M. David Lawrence a voyagé dans l'un d'eux, dont voici le matricule : N2432S et l'emblème de l'armée de l'air des États-Unis n'avait pas encore été effacé.

Ceci est un point. Un autre est qu'aujourd'hui, 26 juillet à 16 h 25, cet avion se trouve à l'aéroport d'Opa Locka à Miami, il arbore toujours l'emblème de l'armée de l'air des États-Unis, il appartient toujours au groupe appelé Frères du secours et si cela se trouve, il participera demain, après-demain, n'importe quand à n'importe quelle mission de ce groupe.

Et ce que je viens de dire a été reconnu le 26 juin 1996, à la séance du Conseil de l'OACI par M. Frostell qui a déclaré qu'effectivement cet avion que nous avons montré se trouve toujours à Opa Locka et porte toujours l'emblème de l'armée de l'air des États-Unis. Et il est vrai que le «F» est un peu effacé, il semble qu'il commence à disparaître, mais on peut toujours le voir. Il appartient toujours au groupe Frères du secours et peut être utilisé à n'importe quel moment à des fins de provocation contre Cuba.

Je ne sais pas si les membres se souviennent de situations antérieures dans lesquelles ce Conseil ou d'autres organismes internationaux ont examiné des incidents s'inscrivant dans le cadre de l'aviation civile internationale. Mais je peux affirmer qu'il n'existe pas d'autre cas porté devant la communauté internationale relatif à des activités préméditées entreprises par une organisation qui ne se consacre pas à l'aviation civile mais à d'autres tâches illégitimes qui non seulement constituent une violation du droit international en ce qu'elles violent la souveraineté cubaine ou la réglementation américaine mais également parce qu'elles sont liées à des crimes très graves contre le peuple cubain.

Cuba a une longue expérience de lutte contre des actes perpétrés contre notre pays, contre notre peuple à partir du territoire des États-Unis par des aéronefs de petite taille : c'est grâce à ces petits avions qu'on a incendié des champs de canne à sucre cubains; c'est à partir de ces petits avions qu'on a attaqué des villes cubaines; c'est à partir de ces petits avions qu'on a lancé des explosifs; c'est grâce à ces petits avions qu'on a organisé des sabotages et introduit des substances biologiques dans notre pays; c'est avec de petits avions comme ceux-ci, appartenant à ce groupe, qu'on a organisé et qu'on continue d'organiser des actes de sabotage contre des installations de la République de Cuba.

Nous pouvons voir à cet égard ce qu'indique le rapport à la page 85. Ici, on rend compte des contacts établis entre les autorités des États-Unis et M. Juan Pablo Roque, qui, d'après ce qui est expliqué, avait des liens avec le Federal Bureau of Investigation (FBI) et a travaillé avec celui-ci en lui fournissant des informations depuis l'été 1993 jusqu'en novembre 1995. Le FBI — c'est logique et on peut le supposer — a des informateurs en différents lieux, y com-

pris dans ce groupe. J'imagine qu'aujourd'hui également il doit en avoir d'autres : il doit avoir des informations à revendre. Cette personne leur fournissait des informations sur le groupe auquel il appartenait et je vais lire ce qu'indique le rapport du groupe d'enquête qui, étant donné qu'il se trouve entre guillemets, me laisse supposer qu'il s'agit d'une information donnée par le FBI à l'équipe chargée de l'enquête.

Il dit ceci :

> «Douze des contacts étaient liés à Frères du secours. Ces rapports comprennent des discussions sur des projets éventuels d'entrer des armes en contrebande à Cuba ou de les y parachuter, et d'autres plans de violer l'espace aérien cubain.» (*S/1996/509, annexe, appendice B, par. 2.6.9*)

L'explication que le Conseil vient d'entendre semble suggérer à ceux qui l'ont écoutée qu'il s'agit d'un événement fortuit, accidentel, surprenant, sans antécédent et, à l'égard duquel le Gouvernement des États-Unis a adopté certaines mesures avant le mois de février, étant donné qu'il avait eu auparavant des informations faisant état d'éventuelles violations.

Cela a été mentionné dans le rapport de l'équipe d'enquête. Mais il y a encore d'autres faits que l'on a essayé de cacher prudemment. Je parle d'un document daté du 5 juillet dernier émanant également des États-Unis. Je n'en ai qu'une partie avec moi, parce que le document est assez volumineux, il compte plus de 1 000 pages. Il fait état du processus en cours dans les bureaux du National Transportation Safety Board (NTSB), entité qui est toujours citée dans la presse et qui, le 5 juillet dernier, a examiné la question mentionnée par l'Ambassadrice Albright. Elle a mentionné qu'on avait suspendu la licence de vol d'un pilote. Tout d'abord, cette suspension était définitive, ensuite elle a été réduite à une durée de 150 jours, ce qui implique que s'il n'y a pas de changement d'attitude du côté américain, ce pilote pourra à nouveau voler d'ici le mois d'octobre.

Le vendredi 5 juillet, à 20 h 35, ce Conseil de sécurité s'est réuni devant un juge administratif pour examiner la question de la suspension de la licence de vol de M. Basulto. Curieusement, au cours de cette même réunion, M. Basulto a paru devancer l'Ambassadrice des États-Unis en faisant des observations qui m'ont paru très pertinentes. Les États-Unis présentent leur acte héroïque, courageux et énergique consistant à suspendre la licence de vol d'un pilote comme un exemple d'effort pour faire appliquer rigoureusement leurs lois.

À la page 1785 de ce document, M. Basulto, lui-même, a fait remarquer le manque de logique de l'Administration des États-Unis. Il a indiqué qu'on avait suspendu sa licence de vol 82 jours après le 24 février, et que durant ces 82 jours il avait continué à voler et qu'aucune mesure n'avait été prise contre lui. Il a, en outre, mentionné que dans l'argumentation de l'Administration pour suspendre sa licence, on avait évoqué un autre incident, le seul que les Américains acceptent de reconnaître et mentionnent. Ils l'ont mentionné dans une version antérieure du projet de résolution que peut-être le Conseil adoptera dans un moment, concernant un avion, un aéronef qui avait pénétré à Cuba le 13 juillet 1995. Tout le monde sait qu'il s'agit d'un mensonge. Tout le monde sait que c'est là un moyen tout à fait inacceptable de se moquer du genre humain, et on se moque du Conseil de sécurité lorsqu'on lui présente en juillet 1995 un texte qui fait allusion à un avion, pour la simple raison que ce qui s'est produit ce jour-là a été rendu public. Comme l'a expliqué Basulto à ce moment-là, cela avait été annoncé pendant plusieurs mois, cela avait été retransmis par la télévision américaine et comme il l'a dit : «On m'accuse, alors qu'il y a eu huit autres avions à voler avec moi ce jour-là.» C'est un détail intéressant que j'ai dégagé de la réunion du 5 juillet, mais, à mon avis, il y en a d'autres dont le Conseil devrait tenir compte. Le rapport montre également les mesures prises antérieurement par les États-Unis.

Un inspecteur américain, M. Charles Smith, chef du Flight Standards District Office (FSDO) de la FAA à Miami, a parlé de réunions qu'il a tenues en 1992, en 1993 et en 1994 et bien sûr en 1996, avec des membres de ce groupe pour essayer de les convaincre de ne violer ni le droit international ni la réglementation américaine, et les mettre en garde car ils commettaient des infractions qui pouvaient et devaient être punies.

L'Ambassadrice Albright a dit que des démarches avaient été entreprises avant le 24 février. Peut-être certains inspecteurs, certaines autorités locales, conscients de leurs responsabilités, conscients du fait également que ces violations menaçaient également la sécurité des voyageurs américains, ont-ils parlé à ces individus. Qu'a dit M. Smith? Il a déclaré qu'en juillet 1995, il avait reçu, étant donné que cette violation était publique, notoire et anticipée, une simple réponse très explicite du chef du groupe disant qu'il devait faire ce qu'il avait à faire et il l'a fait. M. Smith a compris par cette réponse qu'il allait délibérément ignorer les règlements et violer l'espace aérien cubain. Un homme

qui a reçu des avertissements pendant tant d'années, qui s'est entretenu avec tant d'autorités américaines, n'a aucune raison de penser, de soupçonner qu'un jour des sanctions seraient prises contre lui.

Aux pages 1839 et 1840 de ce document, figure le témoignage de M. William Schultz, l'un des membres du groupe Frères du secours. M. Schultz a pris la parole devant le juge administratif du NTSB des États-Unis pour dire qu'il avait aussi violé l'espace aérien cubain et qu'il avait survolé, le 13 juillet, la ville de La Havane. En outre, il a ajouté qu'il avait avec lui dans son avion un journaliste de la Chaîne 10 de Miami et un photographe et qu'il n'avait été accusé d'aucune violation par la FAA. Il a ensuite expliqué qu'en outre, à son arrivée à Miami, il a vu, à la télévision, plusieurs avions, dont le sien, survoler La Havane, de toute évidence, à l'intérieur du territoire des 12 miles puisqu'il survolait concrètement la capitale de la République de Cuba. Nous en sommes arrivés à ne plus respecter la vérité. Je ne l'ai pas vue dans le texte, qui semble être le document définitif; il a été modifié plusieurs fois. Mais dans une version antérieure, jusqu'à hier, un projet américain indiquait qu'un avion avait pénétré le 13 juillet dans l'espace aérien cubain, alors que le Gouvernement des États-Unis savait qu'il y en avait au moins huit et que les pilotes de ces huit aéronefs l'avaient dit, lorsqu'ils ont dénoncé, avec raison, l'injustice dont a été victime M. Basulto. Pourquoi suspendre la licence de vol à une seule personne simplement pour pouvoir le dire au Conseil de sécurité? La politique suivie ne consiste pas à empêcher ces incidents mais plutôt à les favoriser, à les encourager, à les stimuler.

J'ai déjà parlé du tour effectué par le rédacteur en chef du *Miami Herald*, mais que dire du tour de l'Ambassadeur Dennis Hays? Qui est Dennis Hays? Je ne sais pas s'il est déjà ambassadeur ou bien s'il est sur le point d'être confirmé par le Sénat des États-Unis. Et ici, le 8 mai dernier, devant la Commission des relations extérieures du Sénat des États-Unis, où l'on examine sa confirmation au poste d'ambassadeur dans un pays des Caraïbes, le sénateur Christopher Dodd, une personnalité bien connue dans les milieux politiques américains, un homme politique cultivé et bien informé, a exprimé son inquiétude à la suite d'informations publiées dans la presse de Miami selon lesquelles ce M. Dennis Hays, qui jusqu'au printemps dernier était Directeur du Bureau des affaires cubaines du Département d'État, participait également aux vols des Frères du secours. Et qu'il avait également fait partie de l'équipage de ces aéronefs alors qu'il était Directeur du Bureau des affaires cubaines, et il a été interrogé, au Sénat, sur quelque chose qui, je pense, doit être pris très au sérieux aux États-Unis.

Finalement, après une explication détaillée du sénateur Dodd, on lui a demandé :

(*L'orateur cite en anglais*)

> «Est-ce que vous avez déjà volé avec les Frères du secours?»

Le sénateur Hays a répondu :

> «Oui, Monsieur. Je crois que c'était fin 93 et en 94. Mon prédécesseur avait également volé avec eux.»

(*L'orateur poursuit en espagnol*)

C'est une tradition. Le sénateur Hays avait été nommé directeur du Bureau des affaires cubaines et l'une de ses fonctions consistait à accompagner également des avions qui portaient peut-être l'emblème américain, qui allaient peut-être violer l'espace aérien cubain, qui allaient peut-être commettre un sabotage. Est-que les États-Unis croient véritablement qu'ils peuvent convaincre quiconque qu'ils ont fait quelque chose pour décourager ou pour empêcher ces choses? Non, Cuba n'accuse pas les victimes, il ne transforme pas les victimes en coupables, parce que le principal coupable c'est le Gouvernement des États-Unis d'Amérique. Le principal responsable c'est l'administration qui a été incapable, non seulement de respecter le droit international, obligation dont il connaissait l'existence, ni de faire valoir ou de faire respecter ses propres réglementations et ses propres normes en matière d'aviation.

Ce document, qui rend compte de la discussion qui a eu lieu entre le juge administratif du National Transportation Safety Board (NTSB), contient une description très précise qui complète l'allusion sobre faite dans le rapport des enquêteurs selon laquelle les États-Unis s'attendaient à un incident le 23 février. Non seulement la date du 13 était mentionnée, ont témoigné divers fonctionnaires de l'aviation civile des États-Unis devant ce juge américain, mais il existait des antécédents un peu plus anciens. Un de ces fonctionnaires, M. Houlihan, à la page 1796, relate que la semaine précédant le 24 février, une semaine avant, c'est-à-dire le 17 février, il a été convoqué à une réunion où on l'a averti que le 24 février, c'est-à-dire une semaine plus tard, M. Basulto et d'autres pilotes de l'organisation appelée Frères du secours allaient survoler Cuba pour créer un incident politique : une semaine avant, le 17 février.

Cela a été redit après le 23 février, et le 24 février, à 7 h 45 du matin, il a été confirmé que ce vol aurait lieu dans ce but. Est-ce que les autorités américaines sont

réellement si innocentes? Ont-elles véritablement l'autorité morale de se présenter comme des défenseurs zélés du droit, qui se préoccupent de la vie d'autrui, comme les promoteurs actifs de la sécurité en matière d'aviation internationale, qui ont le droit de donner des conseils à quiconque sur la façon de se comporter dans de tels cas? Ou bien sont-elles l'autorité responsable de cet incident? Elles le savaient avant, au moins une semaine avant que M. Houlihan en soit informé, elles l'ont répété la veille et elles le savaient pendant tout le temps qu'a duré cet incident.

Je voudrais inviter les membres à chercher la page 5 de ce rapport. C'est un rapport volumineux et il est difficile de le lire complètement, mais la page 5 se trouve tout au début. C'est la première carte qui apparaît dans ce rapport. Il s'agit d'une carte des États-Unis, établie selon des informations américaines. On y voit simplement la péninsule de Floride, le détroit de Floride, la silhouette de la République de Cuba et deux lignes. L'une d'elles est la route prévue, les aéronefs auraient dû suivre cette route, à l'est de la péninsule de Floride, pour arriver en face du centre de Cuba et après ils se seraient dirigés vers l'ouest pour revenir jusqu'à Key West. C'était la route prévue. La route pour laquelle ils avaient eu l'autorisation de décoller d'Opa Locka le 24 février.

L'autre ligne est la route réelle, celle qu'ils ont réellement empruntée. Elle n'a rien à voir avec celle qui était autorisée, au lieu de descendre le long de la côte est de la Floride, elle traverse la péninsule de Floride jusqu'à la hauteur de Key West et à partir de là ils vont vers le sud, ils se dirigent vers l'ouest — tout cela à l'intérieur de la zone de contrôle aérien américaine — et ensuite ils se lancent en ligne droite vers la capitale de la République de Cuba. Je répète, les deux lignes sont tracées d'après des informations américaines, ce sont leurs données. C'est ce qu'ils ont demandé et ce qu'ils ont fait en réalité. On dispose de certaines données de temps. Ils décollent d'Opa Locka à 13 h 15; ils arrivent pratiquement au 24e parallèle à 14 h 55, il faut aller encore un plus loin, 1 heure et 45 minutes se sont écoulées, 1 heure et 45 minutes, les trois quarts du temps qu'a duré tout l'incident, depuis le décollage d'Opa Locka jusqu'à la destruction des aéronefs et le retour du troisième. Les trois quarts du temps, 1 heure et 45 minutes. Où? Sur le territoire cubain, dans la zone de contrôle aérien cubaine ou sur le territoire des États-Unis d'Amérique et la zone de contrôle aérien des États-Unis d'Amérique?

Qu'est-ce que les États-Unis d'Amérique ont fait pour éviter qu'un incident se produise ou que l'incident se déroule complètement? Parce qu'il y a ici une violation, Madame l'Ambassadrice des États-Unis, depuis le moment du décollage on ignorait le plan de vol qui était autorisé.

Ce plan de vol a été ignoré pendant toute la durée du vol. Pendant 1 heure et 45 minutes, et les experts en manuels d'interception, ceux qui en savent le plus, ceux qui pontifient, ceux qui indiquent au reste du monde les mécanismes à utiliser pour éviter les incidents sans à coups et pacifiquement, pourquoi se sont-ils croisé les bras? Où est la communication radio de ces autorités qui avaient été averties? Où est-ce? Qu'a dit Opa Locka? Qu'a dit Miami? Qu'a dit Key West? Où se trouvent les avertissements lancés à ces avions? Où est le signal qui devait les faire revenir en arrière ou leur permettre d'atterrir ou leur indiquer qu'ils devaient voler là où ils avaient le droit de voler? Vous est-il arrivé de penser, Madame l'Ambassadrice des États-Unis, qu'en volant sans autorisation au-dessus d'un endroit où ils n'avaient pas l'autorisation de se rendre, ils risquaient de mettre en danger la vie de ressortissants américains qui auraient pu emprunter ce même espace aérien légalement? Vous est-il arrivé de penser que durant une heure trois quarts, ces personnes avaient ignoré volontairement ce que pourraient leur dire les autorités américaines qui étaient vigilantes, averties, renseignées — pourquoi? — pour leur permettre de se diriger directement vers la capitale de la République de Cuba, et pouvoir dire ensuite que ces données si précises se terminent à ce moment-là, que les dernières minutes soit ont été effacées soit ont disparu ou bien que les méthodes sophistiquées de la technologie ne peuvent pas préciser ce qu'a été l'étape finale de ces vols.

Mais pour ce qui est de l'étape initiale, nous savons exactement ce qu'il en est, car tout avait été préparé à l'avance, non seulement ils n'ont rien fait, mais on a l'impression qu'ils attendaient les bras croisés — et les radars éteints, bien sûr —, que l'incident annoncé se produise pour se faire les grands champions devant le Conseil de sécurité, du droit international, de l'aviation civile, des principes humanitaires etc.

Les États-Unis ont dissimulé des informations, falsifié des données, empêché l'analyse des faits et en outre, ils ont essayé de rendre plus difficile, en utilisant des procédés véritablement lamentables, l'examen de cette question devant le Conseil de sécurité.

Les membres sont maintenant saisis d'un projet de résolution qui, au paragraphe 1 du dispositif, leur demande d'approuver les conclusions du rapport de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et la résolution adoptée par le Conseil de l'OACI. C'est-à-dire qu'on leur

demande d'approuver, d'entériner, les conclusions que le Conseil de l'OACI a refusé de faire siennes; on demande que le Conseil de sécurité adopte les conclusions d'un rapport et en même temps la résolution de l'organe compétent qui a analysé ce rapport et qui a précisément refusé la proposition, réitérée par certaines parties, à savoir, d'entériner ce rapport et ce, à cause des énormes incohérences, contradictions et lacunes qu'il contient.

Au paragraphe 5 du projet de résolution du Conseil de sécurité, on leur demande de réaffirmer le principe selon lequel

> «chaque État prendra des mesures appropriées pour interdire l'emploi délibéré de tout aéronef civil» (*S/1996/596, par. 5*)

etc. Les États-Unis sont l'auteur de ce projet de résolution. Est-il véritablement sérieux que le Conseil de sécurité accepte cette formule venant d'un État qui, de toute évidence, n'a adopté aucune mesure pour interdire l'emploi délibéré d'aéronefs civils, en contradiction avec la Convention de Chicago? Quelles sont les mesures appropriées? Le Conseil devrait-il aussi fournir des avions militaires à des personnes qui vont violer les règles de l'aviation civile? Devrait-il nommer des ambassadeurs pour accompagner les provocateurs? Devrait-il tolérer, permettre, promouvoir, inciter ces activités? Au nom de quelle autorité morale les États-Unis peuvent-ils parler de quelque chose qu'ils ne cessent de violer systématiquement tous les jours?

Le paragraphe 7 prie instamment

> «tous les États qui ne l'ont pas encore fait de ratifier aussitôt que possible le Protocole portant inclusion du paragraphe 3 *bis* dans la Convention de Chicago». (*S/1996/596, par. 7*)

Les États-Unis vont-ils le faire? Vont-ils donner l'exemple? Ont-ils déjà pris les mesures pour ratifier ce Protocole? Puisqu'ils sont l'auteur unique de ce projet de résolution, on pourrait penser que celui qui exhorte, celui qui demande au monde entier de faire quelque chose serait lui-même préparé à le faire. C'est peut-être possible. Mais la fin du paragraphe est vraiment une plaisanterie de mauvais goût :

> «et de se conformer à toutes les dispositions de cet article sans attendre l'entrée en vigueur du Protocole» (*ibid.*)

Les États-Unis appliquent-ils vraiment toutes les dispositions de l'article 3 *bis*? Ont-ils jamais véritablement appliqué une des dispositions de cet article? Vont-ils le faire maintenant? Vont-ils changer de politique? Vont-ils adopter de vraies mesures visant à interdire l'emploi délibéré d'avions immatriculés en tant que civils par les États-Unis mais qui violent les normes de l'aviation civile internationale?

Je voudrais dire ce qui suit : je sais que certaines délégations qui sont membres du Conseil, pas toutes — car il y a ici plusieurs États qui n'ont pas encore ratifié cet article — attachent énormément d'importance à cette question. La République de Cuba se propose de donner à tous la possibilité de démontrer leur véritable adhésion à l'article 3 *bis* et pas seulement comme une figure de rhétorique. La République de Cuba se propose — et elle est actuellement en train de faire toutes les démarches nécessaires — de demander au Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) d'analyser à sa prochaine session les problèmes liés à l'abus de l'aviation civile dans notre région, à l'utilisation indue d'avions immatriculés en tant qu'avions civils aux États-Unis pour contrevenir à la Convention de Chicago. Nous espérons que le Conseil de l'OACI acceptera de discuter de cette question qui en fait reviendrait à analyser les conditions nécessaires pour que l'on puisse respecter les dispositions de cet article dans un endroit précis du monde.

Nous espérons que tous les États qui défendent l'article 3 *bis*, qui s'intéressent à son entrée en vigueur, vont coopérer avec nous pour que cet article et ses justes propositions soient appliqués réellement dans la pratique et non pas simplement invoqués pour qu'un État qui ne l'a pas ratifié, qui ne le respecte pas, puisse l'utiliser de façon démagogique, en exhortant les autres à l'accepter. Je répète que très prochainement, le Conseil de l'OACI devra examiner très précisément à la demande de Cuba cette question cruciale de l'utilisation indue de l'aviation civile dans cette région qui nous unit et nous sépare, et particulièrement les violations de l'aviation civile internationale et de ses normes qui, soit dit en passant, impliquent non seulement les violations de la souveraineté de la République de Cuba — il se peut que cela n'intéresse pas la délégation des États-Unis — mais impliquent également des risques pour la sécurité des ressortissants américains qui constituent la majorité des usagers des couloirs aériens internationaux qui passent audessus de la République de Cuba; pour les aéronefs américains qui représentent la majorité de ceux qui survolent Cuba; et pour les passagers américains qui constituent la majorité des voyageurs des compagnies aériennes qui survolent le territoire de la République de Cuba.

Il y a un mois, le Conseil de l'OACI a examiné cette question et adopté la décision figurant dans sa résolution. Je me rappelle très bien le moment où cette question a commencé à être examinée. J'ai entendu le représentant de votre pays, Monsieur le Président — le représentant de la France auprès de l'OACI —, indiquer qu'indépendamment et au-delà de la question spécifique soumise alors à l'examen de l'OACI, ce qui était en jeu devant le Conseil de l'OACI c'était le prestige et la crédibilité de l'OACI. Cette question, présentée à l'origine par le représentant de la France, a été reprise à plusieurs reprises par la majorité des membres du Conseil de l'OACI. Malheureusement, les procès-verbaux de tout ce qui a été dit ne sont pas à la disposition des membres du Conseil et rien n'a été fait à cet égard. Ma délégation est prête à fournir à toute personne intéressée par ce qui s'est passé à Montréal ces informations que nous possédons.

Enfin, le 27 juin, je crois que le Conseil de l'OACI — et je l'ai dit ici — est parvenu à sauvegarder son prestige et à défendre sa crédibilité menacée par toutes ces manipulations. Il appartient maintenant au Conseil d'agir. Il appartient à ses membres de garantir le prestige et la crédibilité de cet organe.

Le Président : Je remercie le Président de l'Assemblée nationale du pouvoir populaire de la République de Cuba des paroles aimables qu'il m'a adressées.

L'orateur suivant est le représentant de la Colombie. Je l'invite à prendre place à la table du Conseil et à faire sa déclaration.

M. García (Colombie) (*interprétation de l'espagnol*) : Monsieur le Président, je voudrais en premier lieu dire notre satisfaction de vous voir présider cette séance du Conseil. Nous vous rendons hommage pour votre exercice de la présidence tout au long du mois de juillet.

La raison qui motive ma délégation à participer à ce débat est d'éviter la répétition d'incidents comme celui qui a fait l'objet de la résolution du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) ainsi que des faits qui l'ont entouré.

Nous pensons que ces incidents et faits exigent de la communauté internationale qu'elle réfléchisse aux causes qui les ont déclenchés ou — ce qui est plus pertinent — à celles qui risquent de provoquer de nouveaux incidents, afin d'éviter des comportements purement récriminateurs, incompatibles avec la responsabilité qui incombe à tous les États de les éviter.

Ma délégation souhaite dire sa reconnaissance au Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale pour ses efforts en vue de convenir d'une résolution modérée, motivée par l'objectif constructif de réunir les États autour de la nécessité de respecter les principes internationaux de l'aviation civile.

À cet égard, nous voulons souligner la pertinence des paragraphes 2 et 3 du dispositif de la résolution du Conseil de l'OACI du 27 juin 1996, en indiquant qu'il s'agit de principes concomitants inéluctablement liés. Le principe selon lequel les États doivent s'abstenir d'employer des armes contre des aéronefs civils en vol est aussi pertinent que celui établissant que chaque État doit prendre les mesures appropriées pour interdire l'usage délibéré de tout aéronef civil immatriculé dans cet État à des fins incompatibles avec les buts de la Convention relative à l'aviation civile internationale. Cependant, étant donné que la communauté internationale est si préoccupée par la nécessité d'éviter de nouveaux incidents tragiques, il est très urgent — d'un point de vue préventif et concret — que soit respecté ce second principe, de telle façon que la souveraineté des États ne soit pas affectée par des actes contraires à la Convention et aux principes de la Charte des Nations Unies.

Ma délégation estime que le Conseil de sécurité pourrait profiter de son examen de la question qui nous occupe pour redire avec force l'engagement des Nations Unies à l'égard de l'inviolabilité de la souveraineté des États et du droit à la vie des personnes.

Quant au projet de résolution à l'examen, nous déplorons que n'y figurent pas certains des amendements proposés par le groupe des membres du Mouvement des pays non alignés, membres du Conseil de sécurité. De même, nous ne trouvons pas de justification à ce que le Conseil de sécurité reste indéfiniment saisi de la question que nous traitons aujourd'hui. Si telle est la décision, nous croyons qu'elle doit être prise en tenant compte des éléments multiples qui ont provoqué les incidents, sans négliger de façon discriminatoire les faits qui ont pu les précéder ou les suivre.

Enfin, ma délégation voudrait redire la nécessité pour tous les États de respecter et de suivre les principes et normes de la Convention de Chicago.

Le Président : Je remercie le représentant de la Colombie des paroles aimables qu'il m'a adressées.

L'orateur suivant est le représentant de la République démocratique populaire lao. Je l'invite à prendre place à la table du Conseil et à faire sa déclaration.

M. Kittikhoun (République démocratique populaire lao) : Monsieur le Président, à l'instar d'autres intervenants, je me permets d'abord de vous féliciter de votre accession à la présidence du Conseil de sécurité pour le mois de juillet. Connaissant votre talent ainsi que votre vaste expérience des affaires internationales, j'ose croire que les travaux du Conseil seront menés à bon port. Je voudrais également féliciter le Représentant permanent de l'Égypte pour l'excellent travail qu'il a accompli dans la conduite des affaires du Conseil durant le mois écoulé. Aussi, la délégation lao tient-elle à remercier sincèrement tous les membres du Conseil d'avoir accédé à sa requête de participer à ce débat important sur la question que nous examinons actuellement.

Par la note de son ministère des affaires étrangères en date du 26 février 1996, le Gouvernement de Cuba a informé le monde que le 24 février 1996, entre 15 h 21 et 15 h 28, deux avions Cessna, qui avaient décollé de Floride, ont été abattus par des avions des forces aériennes cubaines alors qu'ils violaient une fois de plus l'espace aérien situé au-dessus des eaux territoriales cubaines, à une distance de 8 à 12 kilomètres au nord de la plage de Baracoa, à l'ouest de La Havane. Par la même note, le Gouvernement cubain a également informé qu'auparavant, entre 10 h 15 et 11 h 27, trois avions de la même marque avaient violé l'espace aérien et les eaux territoriales de Cuba. Un avion des forces aériennes cubaines s'était alors dirigé vers eux, les contraignant par sa présence à quitter les lieux. Les avions en question s'étaient alors dirigés vers le nord. Toujours selon Cuba, à 13 h 21, l'un des avions s'est à nouveau dirigé vers Cuba en dépit du fait qu'il avait été averti par le Centre de contrôle du trafic aérien de La Havane qu'il s'exposait à de grands risques s'il décidait de faire incursion dans cette zone. À part les violations de l'espace aérien et des eaux territoriales, Cuba faisait aussi mention de l'introduction, par des groupes d'origine cubaine basés en Floride, d'armes et d'explosifs sur son territoire ainsi que de l'envoi de commandos pour semer la violence dans diverses régions du pays. Bref, ces violations ont été commises à de nombreuses reprises bien que les responsables aient été maintes fois avertis que la patience cubaine avait des limites et que ces incursions ne seraient plus tolérées.

Aux dires des autorités cubaines, tous les moyens de dissuasion susceptibles de prévenir les actions de ce type ont ainsi été épuisés et c'est pourquoi le Gouvernement cubain a décidé de mettre un terme aux vols qui portaient atteinte à la souveraineté de Cuba et mettaient en péril la vie des citoyens cubains.

Mon pays, la République démocratique populaire lao, a suivi de très près ce malheureux incident. Nous avons attentivement écouté les explications que le Gouvernement cubain a fournies à la communauté internationale. Nous regrettons profondément les pertes en vies humaines qui ont pu résulter de cet incident et nous souhaitons sincèrement que cela ne se reproduira plus jamais.

Le monde sait que la question dont nous sommes actuellement saisis n'est pas aussi simple. Au contraire, elle est délicate et éminemment complexe. Toutefois, nous sommes fermement d'avis qu'en toutes circonstances chaque pays ou État souverain a le devoir et le droit sacré de défendre son indépendance et son intégrité territoriale s'il considère qu'elles sont menacées ou violées. C'est la pratique simple et la plus élémentaire du droit international. Cela dit, à ce stade où une multitude de questions d'ordre technique — je dis bien, une multitude — ne sont pas encore tirées au clair, nous ne pensons pas qu'il y ait déjà lieu de se prononcer sur le fond de la question : celui de savoir qui est responsable de cet incident, comment il est survenu et pourquoi. De l'avis de notre délégation, ce malheureux incident n'est qu'un reflet triste des relations difficiles existant depuis plus de trois décennies entre la République de Cuba et les États-Unis d'Amérique. Les deux pays n'ont pas encore, semble-t-il, épuisé tous les moyens disponibles afin de tenter de résoudre leurs problèmes. Le manque de confiance mutuelle prédomine généralement leurs relations. La communauté internationale ne peut que s'inquiéter de cette situation qui ne profite à aucune des deux parties mais au contraire nuit aux intérêts légitimes des deux peuples. Il est vrai que la question soumise à notre examen est fort complexe, comme nous le disions plus haut, mais nous savons également qu'elle n'est pas insoluble. Pourvu qu'il y ait une réelle volonté politique des parties au conflit, l'on parviendra sans nul doute au but poursuivi. Dans cette optique, la République démocratique populaire lao, fidèle à sa politique de paix, d'indépendance, d'amitié et de coopération avec tous les pays du monde, lance un appel aux deux parties — la République de Cuba et les États-Unis d'Amérique — pour qu'elles fassent preuve d'une grande sagesse, s'efforcent d'améliorer leurs relations bilatérales et s'emploient à résoudre leurs différends par la voie pacifique, ce qui contribuerait à la préservation de la paix et à la promotion de la coopération dans cette région comme dans le reste du monde.

Telle est l'opinion que ma délégation souhaite présenter devant le Conseil au sujet de ce malheureux incident.

Le Président : Je remercie le représentant de la République démocratique populaire lao des aimables paroles qu'il m'a adressées.

L'orateur suivant est le représentant du Viet Nam. Je l'invite à prendre place à la table du Conseil et à faire sa déclaration.

M. Ngo Quang Xuan (Viet Nam) : Monsieur le Président, je voudrais tout d'abord vous féliciter et vous remercier d'avoir convoqué cette réunion que notre délégation juge très importante.

(*L'orateur poursuit en anglais*)

Au sujet de la question dont nous discutons, ma délégation voudrait reconfirmer que nous autres Membres des Nations Unies nous avons toujours insisté sur les principes les plus fondamentaux de notre Organisation, c'est-à-dire le respect de l'indépendance nationale, de la souveraineté et de l'intégrité territoriale de tous les pays, grands ou petits, et le respect des principes de la non-intervention et de la non-ingérence dans leurs affaires intérieures.

En tant que pays non aligné et ami proche de Cuba, le Viet Nam soutient la politique étrangère du Gouvernement cubain, qui est conforme aux principes du respect de la paix, de l'amitié, de l'indépendance nationale, de la souveraineté, de l'intégrité territoriale, de la non-intervention et de la non-ingérence dans les affaires intérieures des autres pays. Dans ce domaine, ma délégation soutient pleinement les efforts en cours déployés par la communauté internationale, y compris les pays non alignés, en vue de préserver les principes mentionnés ci-dessus.

Le Président : Je remercie le représentant du Viet Nam pour les paroles aimables qu'il m'a adressées.

Je crois comprendre que le Conseil est prêt à voter sur le projet de résolution dont il est saisi. Si je n'entends pas d'objection, je vais maintenant mettre le projet de résolution aux voix.

En l'absence d'objection, il en est ainsi décidé.

Je vais d'abord donner la parole aux membres du Conseil qui souhaitent faire une déclaration avant le vote.

Sir John Weston (Royaume-Uni) (*interprétation de l'anglais*) : Je dois dire qu'en écoutant cet après-midi le représentant de Cuba, je me suis demandé si je n'écoutais pas quelque chose tiré d'*Alice au pays des merveilles*, où tout est sens dessus dessous et à l'envers, ce qu'on pourrait appeler soit le Pays des merveilles ou le Pays des miroirs. Il est assez révélateur, je pense, qu'au début de sa déclaration, le représentant de Cuba nous ait cité Lewis Carroll. Mais pour le dire à la manière de Shakespeare, peut-être l'Ambassadeur proteste-t-il trop.

Le Conseil de sécurité est sur le point de voter sur un projet de résolution qui indique clairement la condamnation par le Conseil de l'emploi d'armes contre des aéronefs civils en vol. C'est pour cette raison que ma délégation votera en faveur du projet de résolution. Et le Royaume-Uni voudrait saisir cette occasion pour exprimer ses sincères condoléances aux familles de ceux qui ont été tués le 24 février 1996.

Dans la déclaration du Président du Conseil en date du 27 février 1996, le Conseil déplorait fermement la destruction par les forces aériennes cubaines de deux aéronefs civils, le 24 février et demandait à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) d'enquêter sur cet incident et de présenter ses conclusions au Conseil de sécurité. Le Royaume-Uni appuie fermement l'aval donné par le projet de résolution au rapport et à la résolution de l'OACI. Et je crois qu'il est juste, dans le contexte des discussions de cet après-midi, de nous rappeler certaines des conclusions de ce rapport.

Ainsi, la conclusion 3.12 dit que le premier aéronef a été détruit par un missile air-air tiré par un appareil MIG-29 cubain. La conclusion 3.13 dit que le deuxième aéronef a été détruit par un missile air-air tiré par un appareil MIG-29 cubain. La conclusion 3.18 est que Cuba disposait d'autres moyens que l'interception mais ne les a pas utilisés. La conclusion 3.19 dit qu'au cours des interceptions, rien n'a été fait pour les diriger ni leur donner instruction d'atterrir à un aérodrome désigné. La conclusion 3.20 dit que les procédures normalisées concernant les manoeuvres et les signaux à utiliser par les aéronefs militaires intercepteurs n'ont pas été suivies. La conclusion 3.22 dit que la règle de droit coutumier international selon laquelle les États doivent s'abstenir de recourir à l'emploi d'armes contre des aéronefs civils en vol, qui est codifiée dans l'article 3 *bis* de la Convention de Chicago s'applique, que les aéronefs se trouvent ou non à l'intérieur de l'espace aérien territorial d'un État.

Il ne fait aucun doute que Cuba a violé les principes du droit international en ayant recours à la force contre un aéronef civil et en n'observant pas les procédures internationales établies concernant l'interception de tels aéronefs.

Le message de ce projet de résolution est clair. Ces incidents sont inacceptables pour la communauté internationale.

Tous les États sont tenus de respecter les dispositions du droit international et les normes et pratiques recommandées dans la Convention de Chicago et ses annexes, et de coopérer pleinement avec l'Organisation internationale de l'aviation civile. Le Royaume-Uni attend de tous les États qu'ils respectent leurs obligations à cet égard.

Le Royaume-Uni voudrait attirer l'attention du Conseil sur le paragraphe 7 du projet de résolution dont nous sommes saisis. Nous demandons à tous les États qui n'ont pas encore ratifié le Protocole portant inclusion du paragraphe 3 *bis* dans la Convention de Chicago de prendre toutes les mesures nécessaires pour le faire dès que possible.

L'objet du projet de résolution est tout d'abord d'attirer l'attention sur l'emploi illégal d'armes dans cet incident. Je crois qu'il est important de le rappeler cet après-midi sur la toile de fond de ce que j'appellerai le brouillard d'ignorance qu'il nous a fallu entendre précédemment — démonstration magistrale de l'art de l'obstruction dans toute sa splendeur. J'ai entendu le représentant de Cuba dire à un moment dans sa déclaration que Cuba avait une très longue expérience de ceci et de cela. Et bien, je pense que le Conseil a également une très longue expérience — expérience, entre autres, des tactiques déployées dans cette salle concernant les politiques du Gouvernement cubain. Je me souviens très bien avoir moi-même entendu pour la première fois ce type de stratégie un jour d'automne de l'année 1962, dans cette même salle. Cela rappelle quelque chose que l'on pourrait appeler la tactique du gros mensonge. Je ne voudrais pas porter d'accusations. Mais la tactique du gros mensonge s'applique lorsqu'on veut prendre des libertés avec la vérité et plutôt que de se permettre ce que Churchill aurait appelé une petite inexactitude terminologique, la tactique du gros mensonge assure que si on le dit suffisamment longtemps, si on l'assène suffisamment fort, probablement que quelqu'un finira par en croire une partie, même si ce n'est que par pur épuisement. *Plus ça change, et plus c'est la même chose.*

Mais ce projet de résolution est également prospectif et vise à empêcher que ne se reproduisent des actes du même ordre qui mettent en danger à l'avenir la vie de ceux qui utilisent l'aviation civile pour leurs déplacements. Ma délégation espère que tous les États en prendront dûment acte, reconnaîtront leurs obligations et prendront toutes les mesures possibles pour faire en sorte que les événements tragiques du 24 février ne se reproduisent plus.

En prenant cette décision aujourd'hui, le Conseil de sécurité ne fait que défendre les principes du droit international et s'acquitte ainsi de ses responsabilités dans le domaine de la paix et de la sécurité internationales. C'est en gardant cela à l'esprit que je recommande le projet de résolution à tous mes collègues membres du Conseil de sécurité et c'est pourquoi nous voterons nous-mêmes pour.

M. Eitel (Allemagne) (*interprétation de l'anglais*) : L'Allemagne votera en faveur du projet de résolution sur la communication qui a été présentée à la demande de ce Conseil par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) sur l'incident survenu le 24 février 1996 et qui a entraîné la destruction en vol de deux aéronefs civils américains non armés par les forces aériennes cubaines.

Le vote sur ce projet de résolution intervient après des semaines de discussions et de débats passionnés. Les différents aspects de l'affaire ont fait l'objet d'un examen minutieux. À cet égard, nous souhaiterions féliciter l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) pour sa résolution et son rapport. L'élément essentiel en jeu est la règle fondamentale selon laquelle les États doivent s'abstenir de recourir à l'emploi d'armes contre des aéronefs civils en vol. J'ajouterais que compte tenu de ce qu'a longuement expliqué le représentant de Cuba, abattre un aéronef civil non armé — indépendamment de l'endroit où se produit l'incident : que ce soit au-dessus des eaux territoriales ou en haute mer — est une violation patente du droit international — et si la règle n'est ni codifiée ni ratifiée, du droit international coutumier — ce qui ne doit pas être toléré.

Je voudrais saisir cette occasion pour exprimer nos sincères condoléances aux familles de ceux qui ont été tués dans ces avions.

Nous espérons que le débat juridique pourra maintenant s'achever, et que de nouvelles violations de cette règle fondamentale ne se reproduiront pas. Nous espérons que ce dernier débat a aiguisé la conscience et la sensibilité des responsables et nous espérons sincèrement que cette volonté perdurera à l'avenir.

M. Qin Huasun (Chine) (*interprétation du chinois*) : L'aviation civile implique non seulement la sécurité des peuples de tous les pays mais elle est également étroitement liée à la souveraineté de ces pays, qui mérite une attention particulière. C'est pourquoi, le Conseil a examiné à plusieurs reprises le projet de résolution dont nous sommes saisis.

La délégation chinoise déplore les pertes en vies humaines causées par la destruction de deux avions civils.

Nous estimons que les principes du droit international doivent être mis en oeuvre de manière globale, juste et équilibrée. Aucun pays ne devrait recourir à la sélectivité dans leur mise en oeuvre en fonction de ses propres besoins. C'est pour cette raison que nous maintenons que les dispositions du droit international concernant le non-recours à l'emploi d'armes contre des aéronefs civils devraient être respectées, et de ce fait celles relatives à l'inviolabilité de l'espace territorial aérien et celles sanctionnant l'utilisation abusive de l'aviation civile doivent également être respectées.

Le Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a examiné tous les aspects de la question et a adopté une résolution à ce titre. Nous pensons que cette résolution est juste et équilibrée et représente la volonté collective de tous les membres de l'OACI. C'est pour cette raison que la délégation chinoise a souligné à maintes reprises au cours des consultations que le Conseil devrait fonder ses décisions sur cette résolution et adopter la même démarche juste et équilibrée. Nous avons donc proposé des amendements raisonnables au projet de résolution dont nous sommes saisis.

Malheureusement, et cela étant en dépit des efforts déployés par l'auteur, les amendements déterminants proposés par les parties intéressées n'ont pas été acceptés, ce qui donne au projet de résolution actuel une tournure tendancieuse. Par conséquent, la délégation chinoise s'abstiendra lors du vote sur le projet de résolution dont nous sommes saisis.

M. Legwaila (Botswana) (*interprétation de l'anglais*) : Je voudrais tout d'abord exprimer à nos collègues de la délégation des États-Unis nos condoléances pour les pilotes qui ont perdu la vie au mois de février.

Nous examinons aujourd'hui un sujet technique extrêmement difficile et délicat. Nous avions à décoder et à assimiler des informations provenant de cartes et de graphiques. Certains d'entre nous ne sont pas des spécialistes en la matière. Notre tâche n'a pas été aisée du fait de la nature du rapport de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Cela rend la question à l'examen sujette à des conflits d'interprétation, état de fait qui est aggravé par l'histoire de la région dans laquelle s'est produit l'incident du 24 février 1996. Nos observations cet après-midi sont donc une synthèse des faits tels que nous les comprenons dans le rapport de l'OACI et de notre interprétation de la Convention relative à l'aviation civile et ses annexes.

Ma délégation a indiqué très clairement sa position cette année concernant la nécessité absolue pour les États de s'abstenir de recourir à l'emploi d'armes contre des aéronefs civils. Il ne fait aucun doute dans nos esprits que les aéronefs civils doivent recevoir toute l'assistance dont ils ont besoin à tout moment, chaque fois qu'ils entrent dans l'espace aérien national d'un État de manière non annoncée ou par un point d'entrée non officiel. Dans le déroulement normal de leurs opérations, ces aéronefs se perdraient sans aucun doute. Ils devraient en temps normal être interceptés et guidés vers une piste d'atterrissage où les véritables causes de leur présence puissent être établies.

De même, les aéronefs civils ne devraient jamais être utilisés à des fins incompatibles avec l'esprit et la lettre de la Convention de Chicago. Les aéronefs civils qui décollent d'un pays où ils sont immatriculés, qui n'utilisent pas les couloirs aériens qu'ils ont déclarés aux tours de contrôle et qui pénètrent délibérément dans l'espace aérien d'un autre pays en vue d'y susciter des troubles civils et des perturbations, doivent être sérieusement mis en garde contre de tels actes de provocation. Si les États devaient effectivement s'abstenir de recourir à l'emploi d'armes contre des aéronefs civils, il ne devraient pas être inutilement poussés à prendre des mesures qu'ils auraient en temps normal évité de prendre.

En résumé, les aéronefs civils ne devraient en aucun cas être utilisés pour provoquer des États et les États ne devraient pas abattre à vue de tels aéronefs car cela met en danger l'aéronef et la vie des personnes à bord.

Le projet de résolution dont nous sommes saisis rencontre dans l'ensemble l'agrément de ma délégation dans la mesure où il réaffirme les principes consacrés par la Convention relative à l'aviation civile et ses annexes. En tout État de cause, nous aurions été plus heureux si le libellé des paragraphes 2 et 6 du dispositif avait été rédigé différemment.

L'incident du 24 février 1996 a été tout à fait regrettable et nous espérons qu'il n'y aura pas d'autres événements tragiques de ce genre à l'avenir.

M. Queta (Guinée-Bissau) : Ma délégation a examiné avec une attention particulière les débats du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) réuni pour examiner la question relative à la destruction le 24 février 1996 de deux aéronefs civils privés immatriculés aux États-Unis. Les deux avions abattus appartenaient à l'organisation Frères du secours. Nous exprimons, une fois

de plus, nos regrets devant la perte de quatre vies humaines causée par cet incident.

Cet acte constitue une violation de l'article 3 *bis* de la Convention relative à l'aviation civile internationale selon laquelle aucune circonstance, aucun argument ne peuvent justifier l'emploi d'armes contre des aéronefs civil en vol.

Mon gouvernement estime que le respect des règles du droit international constitue une condition indispensable au maintien de la paix et de la sécurité internationales. Dans ce contexte, nous pensons que ce projet de résolution, en particulier les paragraphes 4 et 5 du dispositif, constitue un message clair pour éviter des incidents pareils à l'avenir. Ma délégation apportera son soutien au projet de résolution soumis au Conseil.

M. Martínez Blanco (Honduras) (*interprétation de l'espagnol*) : Le Honduras estime que tout État épris de paix doit aligner son comportement, en général, sur les principes et normes du droit international général, classique et coutumier. C'est pourquoi nous déplorons les événements relatifs à la destruction par les forces aériennes cubaines de deux aéronefs civils, le 24 février 1996, actes en contradiction claire avec ces principes et normes internationaux.

Ce Conseil, en déplorant cet incident, a rappelé la déclaration présidentielle du 27 février dernier, selon laquelle les États doivent s'abstenir d'avoir recours à l'emploi d'armes contre des aéronefs civils en vol et ne doivent pas mettre en danger la vie des personnes se trouvant à bord ni la sécurité des aéronefs, et que les États ont l'obligation de respecter en toutes circonstances le droit international et les normes relatives aux droits de l'homme, en particulier l'article 3 *bis* de la Convention relative à l'aviation civile internationale.

Le rapport de l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui a enquêté sur l'incident à la demande du Conseil de sécurité, non seulement réaffirme ces principes mais met également en relief que tout en exerçant sa souveraineté territoriale sur son espace aérien, tout État doit respecter le principe reconnu par le droit coutumier international du non-recours à l'emploi d'armes contre des aéronefs civils en vol et que s'agissant de l'interception de ces aéronefs, il doit se fonder sur les règles établies dans la Convention de Chicago du 7 décembre 1944 et ses annexes.

De même, ce rapport nous rappelle qu'aucun État ne doit permettre, qu'en contravention avec ses obligations internationales, des aéronefs civils immatriculés dans son pays soient utilisés délibérément à partir de son territoire pour porter atteinte à l'intégrité et à la souveraineté territoriale d'autres États. L'article 4 de la Convention de Chicago est clair lorsqu'il dispose que :

> «Chaque État contractant convient de ne pas employer l'aviation civile à des fins incompatibles avec les buts de la présente Convention.»

Ma délégation estime que lors de l'incident du 24 février dernier, il y a eu un double non-respect des responsabilités et des obligations fixées par la Convention relative à l'aviation civile internationale. Nous estimons que la communauté internationale ne doit pas permettre que ce type de comportement puisse continuer. C'est pourquoi le Honduras, tout en condamnant l'emploi d'armes contre des aéronefs civils, se permet de lancer un appel aux parties engagées afin qu'elles respectent leurs engagements internationaux et adoptent des mesures qui empêchent que de tels actes, incompatibles avec les buts de la Convention, ne se reproduisent à l'avenir et qu'elles ratifient l'article 3 *bis* de cette Convention. Par conséquent, ma délégation souscrit à la teneur du projet de résolution dont le Conseil est saisi et votera en sa faveur.

M. Włosowicz (Pologne) (*interprétation de l'anglais*) : Le 27 février 1996, le Conseil de sécurité, dans une déclaration présidentielle, avait demandé à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) de faire une enquête sur l'incident tragique de la destruction par les forces aériennes cubaines de deux aéronefs civils, le 24 février 1996.

Nous sommes saisis de la résolution du Conseil de l'OACI et du rapport du Secrétaire général de cette Organisation. Notre délégation se félicite tant de cette résolution que de ce rapport et en éprouve une grande reconnaissance. Ces documents nous confortent dans notre conviction que les États doivent s'abstenir de recourir à l'emploi d'armes contre des aéronefs civils en vol. Ce principe, bien qu'il soit codifié dans l'article 3 *bis* de la Convention de Chicago, est en fait fondé sur le droit international coutumier. Mais avons-nous vraiment besoin de citer les règles du droit international pour prouver qu'on ne doit pas tirer sur un aéronef civil non armé? Après tout, la résolution adoptée par le Conseil de l'OACI, le 27 juin 1996, reconnaît formellement que le recours aux armes contre des aéronefs civils en vol est incompatible avec les considérations élémentaires d'humanité. Aujourd'hui, nous allons condamner ces actes dans un projet de résolution du Conseil de sécurité, en espérant qu'ils ne se reproduiront plus jamais.

Le projet de résolution, dont nous sommes saisis, réaffirme le principe selon lequel chaque État doit prendre des mesures appropriées pour interdire l'emploi délibéré de tout aéronef civil à des fins incompatibles avec les buts de la Convention de Chicago. Nous accordons une grande valeur à ce principe.

Avant de terminer, je voudrais saisir cette occasion pour exprimer, au nom de ma délégation, nos plus sincères condoléances aux familles des victimes de l'incident tragique du 24 février 1996. Nous espérons sincèrement que le débat d'aujourd'hui et le projet de résolution, en faveur duquel la Pologne votera, empêcheront que de tels incidents ne se reproduisent à l'avenir.

M. Choi (République de Corée) (*interprétation de l'anglais*) : Mon gouvernement a maintenu une position ferme et conséquente en ce qui concerne la sécurité de l'aviation civile. Nous sommes convaincus que l'emploi d'armes contre des aéronefs civils non armés en vol est inacceptable quelles que soient les circonstances. Cet acte constitue une violation des règles du droit international coutumier qui régissent l'aviation civile internationale, telles que codifiées dans l'article 3 *bis* de la Convention de Chicago. Conformément à cette position, ma délégation s'était jointe au consensus du Conseil en février dernier, lors de l'adoption de la déclaration présidentielle, qui déplorait vivement la destruction en vol des deux aéronefs civils. En même temps, ma délégation considère qu'il est très important que le Conseil de sécurité réaffirme le principe selon lequel tous les États doivent prendre des mesures appropriées pour interdire l'utilisation à mauvais escient d'aéronefs civils.

Le projet de résolution dont nous sommes saisis défend en termes clairs les principes du droit international relatifs à la sécurité de l'aviation civile, à l'égard desquels mon gouvernement est pleinement attaché. Le projet de résolution condamne, à juste titre, l'emploi d'armes contre des aéronefs civils et réaffirme l'obligation de tous les États de prendre des mesures pour interdire l'utilisation abusive de tout aéronef civil. Ma délégation votera donc en faveur du projet de résolution.

Pour terminer, ma délégation voudrait exprimer ses sincères condoléances aux familles des victimes de l'incident. Ce qui est plus important encore maintenant c'est d'empêcher que des incidents similaires ne se reproduisent et d'assurer, à l'avenir, la sécurité de l'aviation civile. À cette fin, les principes réaffirmés dans le projet de résolution doivent être pleinement respectés par tous les États. C'est dans cet esprit que ma délégation souscrit pleinement au paragraphe 7 du projet de résolution qui prie instamment tous les États qui ne l'ont pas encore fait de ratifier aussitôt que possible le Protocole portant inclusion du paragraphe 3 *bis* dans la Convention de Chicago, et de se conformer à toutes les dispositions de cet article sans attendre son entrée en vigueur.

M. Wibisono (Indonésie) (*interprétation de l'anglais*) : D'emblée, la délégation indonésienne voudrait remercier le Secrétaire général de sa note S/1996/509 transmettant le rapport de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), intitulé «Rapport de l'enquête relative à la destruction par des aéronefs militaires cubains, le 24 février 1996, de deux aéronefs civils privés immatriculés aux États-Unis». Le rapport a été établi à la demande formulée par le Conseil de sécurité au paragraphe 3 de la déclaration présidentielle du 27 février 1996, de faire une enquête sur tous les aspects de cet incident dans son intégralité. Cette déclaration appelait également les gouvernements concernés à coopérer pleinement à cette enquête. Ma délégation voudrait également remercier le Conseil de l'OACI, en tant qu'organe intergouvernemental spécialisé du système des Nations Unies responsable de l'aviation civile, de sa résolution.

Au cours de la discussion précédente relative à la déclaration présidentielle demandant l'établissement du rapport, l'Indonésie a exprimé sa profonde préoccupation et a vivement déploré la destruction par les forces aériennes cubaines des deux aéronefs car cela était incompatible avec l'article 3 *bis* de la Convention de Chicago. Cependant, les principes de l'article 3 *bis* de la Convention de Chicago devraient être considérés d'une manière globale car ils comprennent également d'autres principes cardinaux. Nous voudrions donc rappeler que l'article 3 *bis* d) de la Convention de Chicago dispose notamment que :

> «chaque État contractant prendra des mesures appropriées pour empêcher l'emploi délibéré de tout aéronef civil immatriculé dans ledit État ... à des fins incompatibles avec les buts de la présente Convention».

Ce principe devrait être très strictement respecté car nous pensons que l'emploi abusif ou la présentation sous un faux jour d'aéronefs civils dans le but de servir d'autres objectifs porte préjudice à la sécurité des aéronefs civils légitimes. En conséquence, il importe d'établir le véritable objectif des vols du 24 février 1996. Il est essentiel que le caractère sacré de l'aviation civile soit préservé. À cet égard, nous sommes heureux d'apprendre du Ministre des transports, M. Federico Peña, que les États-Unis vont prendre les mesures nécessaires pour décourager les pilotes

exilés de pénétrer dans l'espace aérien cubain sans autorisation préalable.

Notre délégation estime que tous les États ont la responsabilité d'éviter tout acte qui entraverait le développement de l'aviation civile légale et la promotion de la sécurité aérienne dans le monde entier. À cet égard, ma délégation pense que le Conseil de sécurité devrait aborder d'une manière constructive la sécurité de l'aviation internationale : au lieu de condamner les actes d'un État, le Conseil devrait souligner les principes qui prévoient des conditions de sécurité pour l'aviation civile, tout en respectant et en encourageant la souveraineté des États sur leur territoire, y compris sur leur espace aérien. Ma délégation est fermement convaincue que l'intégrité territoriale de l'espace aérien d'un État doit être respectée par les autres États, et que les violations répétées de l'espace aérien territorial de Cuba par des aéronefs civils sont en effet une source de préoccupation pour ce pays.

Il convient de noter que plus de 340 aéronefs civils survolent Cuba quotidiennement sans incident et que plus de la moitié de ces aéronefs sont américains. Par conséquent, ma délégation a des réserves en ce qui concerne le paragraphe 6 du dispositif du projet de résolution, parce qu'en priant instamment Cuba de respecter des principes qu'il a toujours acceptés, il manque de l'objectivité la plus élémentaire. Il est en effet intolérable que des aéronefs civils immatriculés soient utilisés à des fins incompatibles avec les dispositions de la Convention relative à l'aviation civile internationale et aillent jusqu'à violer la souveraineté des États et leur espace aérien. Nous demandons donc à tous les États, sans exception, de respecter strictement les principes, normes, règles et réglementations relatifs à la navigation aérienne internationale tels qu'énoncés dans la Convention de Chicago et ses annexes, et dans d'autres instruments internationaux.

La délégation indonésienne est d'avis que la réaction du Conseil devrait être exprimée d'une manière globale et équilibrée. Par conséquent, le Conseil de sécurité doit être ferme et s'assurer que toutes les parties appliquent la Convention de Chicago et ses annexes dans leur intégralité. Nous sommes fermement convaincus que le droit international devrait s'appliquer de la même manière à toutes les nations souveraines et ne pas servir les interprétations de l'une des parties. Si le Conseil approuvait une démarche aussi sélective, cela ne ferait que saper la crédibilité du droit international. Selon la Cour internationale et les paroles du professeur Georg Schwarzenberger, les règles du droit international existent

> «pour régir les relations entre ces communautés indépendantes coexistantes ou pour atteindre des objectifs communs».

L'incident du 24 février a été examiné en détail au Conseil de l'OACI, les 26 et 27 juin 1996. Même après trois mois d'enquête, l'équipe de l'OACI n'a pas été en mesure d'obtenir des preuves concluantes qui lui auraient permis de déterminer le lieu précis de l'incident. Il existe des divergences importantes dans les données fournies par les parties concernées. Certains aspects devraient être davantage éclaircis. Étant donné les circonstances susmentionnées, le Conseil de l'OACI a par conséquent jugé difficile d'approuver le rapport de l'équipe d'enquête. À cet égard, nous devons exprimer des réserves quant au paragraphe 1 du dispositif du projet de résolution, étant donné que le Conseil de l'OACI lui-même n'a pas approuvé le rapport. Par conséquent, nous estimons qu'il n'est pas approprié que le Conseil de sécurité approuve le rapport à ce stade. De même, s'agissant du paragraphe 2 du dispositif, la résolution de l'OACI ne qualifie pas l'incident du 24 février 1996.

En outre, notre délégation estime que le projet de résolution pourrait être amélioré pour obtenir un texte équilibré. Parmi les autres éléments qui posent des difficultés à ma délégation, il y a le fait que l'on a demandé à une seule partie d'appliquer les résolutions pertinentes et les règles du droit international en matière d'aviation civile, qui sont contenues dans la deuxième partie du paragraphe 6 du dispositif. Nous pensons qu'on ne devrait pas faire de distinctions entre les parties. Des efforts ont été faits par plusieurs délégations, y compris le groupe du Mouvement des pays non alignés, pour améliorer le projet de résolution. Cependant, ma délégation ne peut qu'exprimer sa déception de voir qu'un certain nombre d'amendements proposés pour parvenir à un texte équilibré et juste n'ont pas été dûment examinés.

Nous sommes fermement convaincus que la responsabilité du Conseil de sécurité et de l'OACI consiste à prévenir la répétition de tels incidents à l'avenir. À cet égard, il est impératif que tous les États honorent leurs obligations contractées au titre de la Convention de Chicago et des ses annexes dans leur intégralité. Dans ce contexte, le paragraphe 9 du dispositif de la résolution adoptée par le Conseil de l'OACI le 27 juin 1996, est d'une importance sans égale car il se lit comme suit :

> «demande à tous les États contractants de faire rapport à tout moment au Conseil sur toute infraction aux règles mentionnées ci-dessus dans la Convention relative à l'aviation civile internationale».

Nous pensons que l'OACI, en tant qu'organe compétent, adoptera immédiatement à son tour des mesures appropriées qui devraient prévenir d'autres violations des principes, règles, normes et pratiques recommandés. L'OACI doit le faire pour assurer le développement ordonné et sûr de l'aviation internationale, en vue d'empêcher que d'autres incidents ne se produisent.

Nous regrettons l'abus de la force, qui a entraîné des pertes en vies humaines. À cet égard, ma délégation présente ses condoléances aux familles des victimes pour la perte qu'ils ont subie. Nous espérons sincèrement qu'un tel incident ne se reproduira pas à l'avenir. Par conséquent, ma délégation voudrait réaffirmer sa position, à savoir qu'il n'y a aucune justification pour qu'un État quelconque ait recours à l'emploi d'armes contre des aéronefs civils en vol; aucun État ne doit mettre en danger les vies des personnes à bord et la sécurité de l'aéronef. En outre, toutes les mesures existantes permettant d'empêcher un tel incident de se produire, ainsi que toutes les procédures normalisées permettant de protéger l'aéronef du danger doivent être suivies.

Par principe, la position de l'Indonésie condamne l'utilisation d'armes contre des aéronefs civils car cela constitue une violation claire des règles du droit international coutumier, telles qu'elles sont codifiées dans l'article 3 *bis* de la Convention de Chicago ainsi que des dispositions de l'OACI relatives à l'interception d'aéronefs civils. Ces règles doivent être respectées par toutes les parties, quel que soit l'endroit où se trouve un aéronef, qu'il se trouve à l'intérieur ou à l'extérieur de l'espace aérien de cet État. Le principe du non-recours aux armes contre un aéronef civil se trouve en effet reflété au paragraphe 6 du présent projet de résolution.

En se fondant sur ces considérations, la délégation indonésienne votera pour le projet de résolution dont nous sommes saisis aujourd'hui.

M. Somavía (Chili) (*interprétation de l'espagnol*) : Après un processus de consultations actif, nous sommes saisis de ce projet de résolution pour lequel nous voterons.

Depuis que le Conseil a été saisi de l'affaire de l'incident déplorable du 24 février dernier, nous avons fondé notre position sur les éléments fondamentaux suivant : en premier lieu, nous voulons dire combien nous sommes touchés par la dimension humanitaire de l'incident puisque de précieuses vies humaines ont été perdues; en second lieu, nous prônons la protection des principes et normes du droit international; et en troisième lieu, dans le cadre de cette affaire, nous avons demandé un processus d'enquête clair qui puisse nous donner les éléments permettant de porter un jugement sur ce qui s'est véritablement passé.

Pour ce qui est du premier point, notre position a été claire dès le premier jour. En tant que représentant d'un pays qui accorde une importance toute particulière aux aspects humanitaires, nous n'avons pu que déplorer profondément la perte de quatre vies humaines, lors de la destruction de deux avions immatriculés aux États-Unis, le 24 février dernier. Pour nous, il n'est pas possible de justifier ces victimes, il ne reste que l'espoir que l'on puisse éviter que des faits du même ordre ne se répètent.

S'agissant du deuxième point, dès le départ, nous avons fait valoir fondamentalement la nécessité de respecter les normes du droit international régissant l'aviation civile, et à ce titre, nous avons appuyé les normes et principes de la Convention de Chicago de 1944, indiquant bien clairement la validité en tant que norme du droit coutumier, de l'article 3 *bis* de cette Convention. À ce titre, l'un de nos objectifs a été de réaffirmer qu'il était absolument indispensable que cette norme soit respectée par tous les États afin d'assurer le bon fonctionnement et la sécurité de l'aviation civile.

Quant au troisième point, nous avons approuvé que le Conseil, tout en déplorant les événements, fasse davantage et demande à l'OACI de mener une enquête et de lui présenter ses conclusions.

À ce sujet, nous avons étudié attentivement le rapport technique, ses recommandations et conclusions, ainsi que la résolution de l'OACI en date du 27 juin qui les transmet. Nous avons dit notre reconnaissance pour les efforts accomplis par l'équipe technique de l'OACI, tout en reconnaissant les difficultés qui pour des raisons inhérentes à la nature de l'enquête ont été rencontrées pour parvenir à un document concluant.

Cependant, nous nous félicitons de la résolution adoptée par le Conseil de l'OACI, qui nous donne d'importants éléments de fond et réaffirme les principes que nous estimons fondamentaux.

Il n'échappera à personne qu'au-delà des éléments factuels de l'incident, la controverse qui en découle relève de deux questions différentes : d'une part, la destruction d'avions civils non armés et, d'autre part, l'utilisation de l'aviation civile de manière contraire à la Convention de Chicago. Appelés à juger de l'importance des deux questions, il nous semble évident que la vie humaine est la

valeur suprême que nous devons protéger, tout comme la sécurité de l'aviation civile dans ce cas, en défendant et en réitérant les normes du droit international qui s'appliquent. Par conséquent, nous voterons pour le présent projet de résolution.

En même temps, nous espérons que cet incident permettra à tous de réfléchir afin qu'à l'avenir, chacun contribue à éviter des situations de ce genre. Ma délégation espère que les États prendront les mesures additionnelles appropriées afin d'interdire l'utilisation indue de l'aviation civile, comme le réaffirme le paragraphe 5 du dispositif du projet de résolution.

La décision du Conseil de l'OACI établissant un mécanisme d'information préalable visant à prévenir des actes éventuels contraires à l'article 3 *bis* et à les dénoncer devant l'OACI nous semble également importante. Nous espérons également que l'étude de l'OACI sur les aspects sécuritaires relatifs aux normes et pratiques recommandées et autres règles concernant l'interception d'aéronefs civils pourront servir à prévenir des tragédies de ce genre à l'avenir.

Nous terminons le coeur lourd face à un incident que nous déplorons et que le Chili aurait préféré qu'il ne se produise pas. Nous espérons fermement que le Conseil n'aura pas à traiter à nouveau de cette question et nous sommes pleinement solidaires avec les familles des victimes.

M. Ferrarin (Italie) (*interprétation de l'anglais*) : Dans sa déclaration présidentielle du 27 février dernier, le Conseil de sécurité a déploré vivement l'acte par lequel deux aéronefs civils ont été abattus par les forces aériennes cubaines, qui s'était produit trois jours plus tôt, et avait entraîné la mort de quatre personnes.

À la même occasion, le Conseil a prié l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) d'enquêter sur l'incident et de présenter son rapport au Conseil. Le rapport de l'OACI confirme les faits essentiels : deux aéronefs civils non armés on été détruits en vol alors que

> «Cuba disposait d'autres moyens que l'interception, comme les radiocommunications, mais ne les a pas utilisés.» (*S/1996/509, annexe, appendice B, par. 3.18)*

La position du Gouvernement italien est expliquée clairement dans la déclaration publiée par les ministres des affaires étrangères de l'Union européenne, le 26 février :

> «Quelles que soient les circonstances de l'incident, rien ne saurait excuser le non-respect du droit international et des normes relatives aux droits de l'homme.» (*S/1996/145, annexe*)

Le Gouvernement italien regrette profondément les pertes de vies humaines causées par cet événement tragique.

Ma délégation souscrit donc pleinement à la réaffirmation du principe selon lequel les États doivent s'abstenir d'avoir recours aux armes à l'encontre d'aéronefs civils en vol, qui est contenu également dans la résolution adoptée par l'OACI et transmise au Conseil de sécurité avec le rapport. Cette utilisation constitue une violation des règles du droit international coutumier, que l'aéronef se trouve dans l'espace aérien territorial de cet État ou non, et aussi, que cet État ait ou non ratifié le Protocole introduisant l'article 3 *bis* de la Convention relative à l'aviation civile internationale.

D'autre part, nous pensons également que le Conseil de l'OACI a eu raison de souligner le principe selon lequel chaque État contractant doit prendre les mesures appropriées pour interdire l'utilisation délibérée de tout aéronef civil pour des raisons qui ne sont pas conformes aux objectifs de la Convention. Le projet de résolution dont le Conseil est saisi contient un rappel important de ce principe.

En effet, le texte du projet de résolution qui se fonde essentiellement sur la résolution adoptée par le Conseil de l'OACI contient des références spécifiques à tous les principes régissant l'aviation civile internationale qui touchent à la question à l'examen, tout en notant dans son paragraphe décisif que la destruction illégale des avions civils par les forces aériennes cubaines a violé le principe le plus élémentaire.

Pour ces raisons, l'Italie votera pour le projet de résolution dont le Conseil est saisi.

M. Elaraby (Égypte) (*interprétation de l'arabe*) : La délégation de l'Égypte voudrait faire part des remarques suivantes avant le vote sur ce projet de résolution.

Premièrement, la question dont nous discutons aujourd'hui est, de l'avis de ma délégation, d'ordre juridique. Même si elle a des dimensions politiques importantes, cette question porte sur la nécessité de garantir le respect du droit international en vertu de la Convention de Chicago de 1944 et de ses Protocoles additionnels, notamment le Protocole de 1984 qui ajoute le texte de l'article 3 *bis*. Cet article consacre la règle du droit coutumier selon laquelle les pays

s'engagent à s'abstenir d'utiliser des armes contre des aéronefs civils en vol. Le texte de cet article, à la rédaction duquel j'ai participé personnellement, est de portée globale et n'autorise aucune exception, quels que soient les motifs. L'article 3 *bis* affirme le droit de chaque pays de protéger sa souveraineté en obligeant tout avion qui survole son territoire sans motif valable à se poser sur un aéroport, selon les procédures adoptées par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Mais cela doit se faire sans mettre en danger la vie des passagers qui se trouvent à bord de ces aéronefs.

Nous vivons aujourd'hui dans un monde qui doit être régi par le droit et toute violation du droit international est une atteinte aux droits de chaque pays. Dans le cadre du Conseil de sécurité, nous devons oeuvrer de façon solidaire afin de faire face à toute violation et ce de façon claire et précise. Deuxièmement, l'approbation par le Conseil de sécurité des conclusions du rapport — bien que nous constations certaines contradictions dans certaines parties du rapport, et même si le Conseil de sécurité approuve le rapport adopté par le Conseil de l'OACI par consensus — vise essentiellement à garantir le respect et le plein soutien des règles du droit international dans ce domaine. Elle vise aussi à garantir le respect des mesures et procédures adoptées au niveau international en matière d'interception de tout aéronef pénétrant dans l'espace aérien d'un pays, que ce pays ait ratifié la Convention ou non.

L'Égypte a ratifié l'article 3 *bis* et voudrait inviter les pays qui ne l'ont pas encore fait à le faire le plus rapidement possible. Nous pensons que tous les pays doivent respecter les règles énoncées dans ce Protocole. La délégation égyptienne pense qu'il est très important d'affirmer, comme cela est mentionné dans le projet de résolution et sans exception, la nécessité pour tous les États Membres de prendre les mesures appropriées pour interdire l'emploi de tout aéronef civil immatriculé dans ce pays ou utilisé en toute connaissance de cause par un exploitant ayant son siège principal ou sa résidence permanente dans ledit État à des fins incompatibles avec les buts de la Convention de Chicago et des Protocoles y relatifs, notamment à des fins politiques.

C'est pour cette raison que la délégation égyptienne votera pour ce projet de résolution.

M. Gorelik (Fédération de Russie) (*interprétation du russe*) : Aujourd'hui, le Conseil de sécurité traite d'une question très importante comportant de nombreux aspects interdépendants. Bon nombre de ces aspects ont retenu tout particulièrement l'attention de la communauté internationale ces derniers temps.

Nous sommes en présence d'un problème, celui de garantir dans la pratique le plein respect et l'intégration des principes humanitaires, de sécurité nationale et de souveraineté des États lors de vols d'aéronefs civils. Trouver un équilibre optimal entre ces principes est une tâche très complexe mais urgente.

À la suite d'efforts longs et ardus, la communauté internationale a défini les principes du droit international visant à traiter l'ensemble de ces questions. Comme on le sait, ce cadre est fixé par l'article 3 *bis* de la Convention relative à l'aviation civile internationale. Malheureusement, tous les États n'ont pas encore ratifié cet article.

De façon concrète, le Conseil de sécurité s'efforce de traiter de toutes les circonstances entourant l'incident tragique du 24 février de cette année qui a entraîné des pertes en vies humaines. Nous voudrions redire que nous regrettons vivement ces pertes et nous présentons nos condoléances aux familles des victimes.

À cet égard, le principal enseignement à tirer ici est que tous les États sans exception doivent respecter pleinement les exigences de l'article 3 *bis* dans leur intégralité. C'est en cela justement que nous voyons l'essence de l'examen de la tragédie du 24 février au Conseil de sécurité et à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). En ce qui concerne les résultats des travaux de l'OACI, on peut dire que cet organe, le plus qualifié dans le domaine de l'aviation civile, a adopté une démarche constructive fondée sur une analyse d'experts de cet incident pour mettre l'accent sur la nécessité d'éviter que de tels événements ne se reproduisent à l'avenir.

Le projet de résolution dont le Conseil de sécurité est saisi prend acte de la conclusion de l'OACI, qui indique que les États doivent s'abstenir de recourir aux armes contre des aéronefs civils en vol et qu'en cas d'interception d'aéronefs civils, la vie des personnes s'y trouvant à bord ne doit pas être mise en danger. C'est là une disposition extrêmement importante.

Le projet de résolution condamne l'utilisation d'armes contre des aéronefs civils en vol, en tant que pratique incompatible avec les considérations humanitaires, les règles du droit international coutumier et les normes et pratiques recommandées. Nous sommes convaincus que cela s'adresse à tous les États.

Cependant, en l'occurrence, le Conseil de sécurité assume une grande responsabilité sur le plan de mesures effectives et opportunes à prendre pour garantir le respect du droit international, y compris le principe de ne pas tolérer de violations de la souveraineté des États Membres ou des normes et règles de l'aviation civile internationale.

Malheureusement, le projet de résolution dont nous sommes saisis, en dépit de réelles améliorations par rapport au texte initial — et nous saluons les efforts faits par les États-Unis à cette fin — ne va toujours pas dans le sens des intérêts généraux de tous les membres de la communauté internationale. Ce texte pâtit encore d'un déséquilibre, tant sur le plan politique que sur le plan du droit international. L'équilibre n'y est manifestement pas obtenu entre deux principes fondamentaux : le non-recours à l'emploi d'armes contre des aéronefs civils et la non-utilisation de tels aéronefs à des fins incompatibles avec le droit, ce qui crée à notre avis un précédent regrettable pour l'avenir. Le droit international doit être respecté par tous et dans tous ses aspects. En insistant sur le respect absolu de l'un des principes énoncés à l'article 3 *bis* de la Convention de Chicago, il importe de garantir le respect d'un principe non moins important de cet article.

Il apparaît cependant que dans le projet de résolution on évoque à peine les raisons de l'incident alors que l'accent est mis essentiellement sur ses conséquences. Pourtant, chacun sait que la nature des vols réalisés par Frères du secours et les objectifs poursuivis à l'occasion de ces vols ne peuvent guère être considérés comme compatibles avec les objectifs de l'aviation civile énoncés dans la Convention de Chicago. Il s'agit pourtant de veiller à ce que le Conseil de sécurité, par sa décision mûrement pesée, encourage l'adoption de mesures opportunes et générales visant à éviter de semblables tragédies à l'avenir.

Sur une série de questions à caractère professionnel liées à l'enquête sur cet incident, le Conseil de sécurité est pratiquement passé outre l'avis du Conseil de l'OACI. Nous ne sommes pas non plus satisfaits que dans le projet de résolution l'accent soit mis sur le rapport du Secrétaire général de l'OACI au détriment de la résolution du Conseil de l'OACI. Nous considérons que le rapport est en fait le document technique de l'OACI, qui d'ailleurs n'avait pas fait l'unanimité au moment de son examen. La résolution du Conseil de l'OACI, en revanche, exprime la position politique des États membres de cette organisation.

À notre avis, le projet de résolution est également inférieur à la résolution du Conseil de l'OACI sur le plan de l'équilibre dans les expressions utilisées. Nous ne considérons pas que le Conseil de sécurité doive assumer la responsabilité d'une qualification juridique des événements tragiques du 24 février sans tenir compte comme il convient de l'avis des organes spécialisés compétents en la matière.

En un mot, nous regrettons que dans le projet de résolution l'exactitude et la précision aient été sacrifiées au désir de forcer l'adoption d'une décision. Les appels réitérés de la délégation russe et d'autres délégations en vue de poursuivre un travail constructif pour se mettre d'accord sur un texte qui refléterait pleinement tous les aspects de ce problème complexe n'ont malheureusement pas été entendus.

Nous sommes convaincus que nous avions une réelle chance d'arriver à un texte généralement acceptable, notamment en vue de traiter convenablement de semblables incidents à l'avenir, et notre délégation s'est efforcée jusqu'au dernier moment d'oeuvrer à cette fin. Ce n'est pas notre faute si cette entreprise n'a pas réussi.

Compte tenu de ce que nous venons de dire, la délégation russe ne pourra pas approuver le projet de résolution sous sa forme actuelle et elle s'abstiendra lors du vote.

Le Président : Je vais maintenant mettre aux voix le projet de résolution contenu dans le document S/1996/596.

Il est procédé au vote à main levée.

Votent pour :
Botswana, Chili, Égypte, France, Allemagne, Guinée-Bissau, Honduras, Indonésie, Italie, Pologne, République de Corée, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, États-Unis d'Amérique.

Votent contre :
Néant.

S'abstiennent :
Chine, Fédération de Russie.

Le Président : Le résultat du vote est le suivant : 13 voix pour, zéro voix contre et 2 abstentions. Le projet de résolution est adopté en tant que résolution 1067 (1996).

Je vais maintenant faire une déclaration en ma qualité de représentant de la France.

Les événements du 24 février dernier — la destruction de deux avions civils par l'aviation cubaine, ayant entraîné la mort de quatre personnes — ont provoqué une vive

émotion que la déclaration du Président du Conseil de sécurité en date du 27 février avait exprimée.

Au-delà de l'émotion, deux impératifs s'imposaient : établir les faits et rappeler les règles dont le respect doit garantir qu'un tel drame ne se reproduira pas.

L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a déjà contribué à remplir ces objectifs. Le rapport d'enquête du Secrétaire général de cette organisation décrit en effet l'enchaînement des faits qui a conduit aux événements du 24 février dernier. Deux points se dégagent avec une particulière netteté. Le premier est que ces événements sont intervenus dans un contexte de tension provoquée par la répétition de violations de l'espace aérien cubain dans les mois précédents. Le second est que les armes ont été consciemment employées contre des avions civils non armés, sans recours préalable aux procédures qui auraient permis de détourner ces avions et d'éviter cette issue fatale.

La résolution adoptée par le Conseil de l'OACI contient le rappel des règles applicables en cette matière. Ce sont celles qui ont été codifiées dans le Protocole ajoutant l'article 3 *bis* à la Convention sur l'aviation civile internationale. Cet article formule le principe fondamental du non-recours à l'emploi des armes contre les avions civils en vol. Il formule également plusieurs principes destinés à protéger les États des effets de l'usage d'avions civils à des fins incompatibles avec les objectifs de la Convention. Le Conseil de l'OACI a fait oeuvre utile en rappelant ces règles et en lançant un appel à la ratification du Protocole ajoutant l'article 3 *bis*.

La résolution adoptée aujourd'hui par le Conseil, et à laquelle ma délégation a apporté son soutien, est dans le droit fil des résultats des travaux de l'OACI. Elle prend note d'un fait qui n'a été contesté par personne : la destruction des deux avions civils intervenue le 24 février dernier constitue une violation du principe de non-recours à l'emploi des armes contre des avions civils en vol. Elle rappelle également avec clarté le principe selon lequel chaque État exerce la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire de même que le principe selon lequel chaque État contractant prend les mesures appropriées pour interdire l'emploi, à des fins incompatibles avec les buts de la Convention de Chicago, de tout aéronef immatriculé dans cet État. La délégation française attache en outre une grande importance à l'appel que la résolution lance aux États qui ne l'ont pas encore fait de ratifier le Protocole sur l'article 3 *bis* et de l'appliquer en attendant son entrée en vigueur.

La résolution adoptée par le Conseil de sécurité apporte ainsi une contribution essentielle au renforcement et à la consolidation du droit international, ce qui, nous l'espérons, aura pour effet d'éviter le renouvellement d'événements comparables à ceux que nous avons connus en février dernier.

Je reprends mes fonctions de Président du Conseil.

Mme Albright (États-Unis d'Amérique) (*interprétation de l'anglais*) : J'aimerais remercier les membres du Conseil de sécurité pour leur appui massif et pour les condoléances exprimées à l'occasion de la mort des pilotes. Mais je me vois obligée de répondre par une brève déclaration.

Le représentant de Cuba a longuement parlé cet après-midi. Néanmoins, malgré ces nombreuses paroles, nous n'avons rien entendu de nouveau. Nous n'avons rien entendu qui puisse changer le fait que l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a conclu que Cuba avait abattu deux avions au-dessus des eaux internationales. Nous n'avons rien entendu qui puisse changer le fait que l'OACI a conclu qu'il s'agissait d'aéronefs civils. Si le représentant de Cuba continue d'en douter, peut-être devrait-il parler aux pilotes des MIG cubains qui ont identifié ces aéronefs comme étant des aéronefs civils avant de les faire exploser en vol. Nous n'avons rien entendu qui puisse changer le fait que l'OACI a conclu que Cuba a agi en violation de toutes les normes de l'aviation civile en tirant d'abord et en posant des questions ensuite. Et nous n'avons rien entendu qui puisse changer le fait que le Conseil de sécurité vient d'entériner les conclusions contenues dans le rapport de l'OACI et a ainsi entièrement rejeté les arguments cubains.

Mais plus important que tout cela, je suis restée assise à écouter le représentant de Cuba pendant plus d'une heure et demie et, malgré tout ce flot de paroles, je n'ai rien entendu qui montre un regret de la part du Gouvernement cubain pour les quatre civils qui ont été tués. Je n'ai entendu aucune condoléances à l'intention des familles et je n'ai perçu aucune volonté du Gouvernement cubain d'assumer la responsabilité d'un acte que ce Conseil a qualifié de violation du droit international.

Enfin, j'ai écouté attentivement le représentant de Cuba dire «la sentence d'abord, le verdict ensuite». Je ne comprends toujours pas ce qu'il a voulu dire, puisque le Conseil a précisément demandé à l'OACI de mener une enquête et de rendre son jugement final après un examen objectif des événements du 24 février 1996. Mais je dois admettre, avec tristesse, que «la sentence d'abord, le verdict ensuite» est exactement ce qui s'est produit. Car il est

certainement vrai que le 24 février, il y a cinq mois, sans aucune enquête, sans aucun avertissement et sans tenir compte du droit et de la décence élémentaire, le Gouvernement cubain a condamné à mort quatre de mes concitoyens au-dessus des eaux internationales. Cinq mois se sont écoulés et le verdict a été rendu : le Conseil a reconnu Cuba coupable — coupable d'avoir violé le droit international. Il est grand temps que Cuba accepte ce jugement.

Le Président : Le représentant de Cuba a demandé la parole. Je la lui donne.

M. Alarcón de Quesada (Cuba) (*interprétation de l'espagnol*) : Je ne veux pas prendre beaucoup de temps au Conseil et ce n'est pas nécessaire. En vérité, nous n'avions pas besoin d'une séance du Conseil pour faire ce que la représentante des États-Unis estime que le Conseil a fait. Le 20 juin, avant même que le rapport de l'équipe d'enquête ne soit publié, nous avons entendu exactement les mêmes propos de la part de la Maison Blanche. Jusqu'à hier, ce Conseil a eu la possibilité de prendre une décision qui aurait été cohérente et conforme à ce qu'il avait dit en février. Comme l'a très récemment rappelé un représentant, neuf membres de ce Conseil ont présenté des idées qui auraient été complètement dans le sens des conclusions du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Bien avant la séance du Conseil et les séances de l'OACI, une délégation s'obstinait à répéter ses mensonges et à déformer la vérité sans répondre aux questions spécifiques : Où sont les témoins? Où se trouvent les enregistrements, Madame l'Ambassadrice? Est-ce celui qui a été distribué en février, ou celui mutilé qui a été remis en mai à l'OACI? Où est la vérité, chère amie? Pourquoi avez-vous, vous les défenseurs de la vérité, consacré tant de temps et d'efforts à la cacher? Et quelqu'un s'est montré surpris que nous fassions allusion à l'oeuvre géniale de Lewis Carroll.

Mais l'organe spécialisé des Nations Unies, l'OACI, a consacré quatre longues séances, en deux jours de travail, à l'examen d'un rapport établi par des experts de l'aviation civile. Ils n'ont pas fait ce que les membres du Conseil, sous les pressions et les manipulations, ont été capables de faire. Je crois que la majorité des membres mérite un bon repos.

Le Président : Il n'y a pas d'autres orateurs inscrits sur ma liste. Le Conseil de sécurité a ainsi achevé la phase actuelle de l'examen de la question inscrite à l'ordre du jour.

La séance est levée à 18 h 35.